ОБЗОРЪ

ЗАГРАНИЧНЫХЪ ПЛАВАНІЙ СУДОВЪ

РУССКАГО ВОЕННАГО ФЛОТА

съ 1850 по 1868 годъ.

ТОМЪ II.

САНКТПЕТЕРБУРГЪ.

1871.

ОБЗОРЪ

ЗАГРАНИЧНЫХЪ ПЛАВАНІЙ СУДОВЪ

РУССКАГО ВОЕННАГО ФЛОТА

съ **1850** по **1868** годъ.

ТОМЪ II.

ПАВЛА ВАСИЛЬЕВИЧА ЩАПОВА. БИБЛІОТЕКА

САНКТПЕТЕРБУРГЪ.
ПЕЧАТАНО ВЪ ТИПОГРАФІИ МОРСКАГО МИНИСТЕРСТВА,
ВЪ ГЛАВНОМЪ АДМИРАЛТЕЙСТВѢ.
1871.

Гос. Историч. Научн. Б-ка
НКП РСФСР
№ 322488
193 г.

Печатано по распоряженію Морскаго Министерства.

Архиепископа Павла Васильевича Шаповаго
Библиотека

ОГЛАВЛЕНІЕ II-го ТОМА.

I. Гибель судовъ.

	Стран.
1. Транспортъ «Нѣманъ»	1
2. Фрегатъ «Діана»	10
3. Клиперъ «Пластунъ»	20
4. Корветъ «Новикъ»	29
5. Клиперъ «Опричникъ»	31
6. Фрегатъ «Александръ Невскій»	33
7. Пароходъ «Реми»	43

II. Постановки судовъ на мель.

1. Фрегатъ «Аврора»	52
2. Фрегатъ «Паллада»	53
3. Шкуна «Востокъ»	—
4. Клиперъ «Гайдамакъ»	54
5. Фрегатъ «Аскольдъ»	69
6. Корветъ «Вепрь»	—
7. Клиперъ «Стрѣлокъ»	70
8. Корабль «Синопъ»	—
9. Клиперъ «Пластунъ»	—
10. Клиперъ «Джигитъ»	71
11. Фрегатъ «Полканъ»	—
12. Корабль «Гангутъ»	72
13. Клиперъ «Абрекъ»	—
14. Клиперъ «Наѣздникъ»	—
15. Фрегатъ «Олегъ»	73
16. Корветъ «Гридень»	—
17. Клиперъ «Разбойникъ»	74
18. Клиперъ «Жемчугъ»	75
19. Фрегатъ «Генералъ-Адмиралъ»	—

Стран.
20. Корветъ «Новикъ» 76
21. Корветъ «Варягъ» 77
22. Клиперъ «Изумрудъ» 78
23. Лодка «Соболь» . . . . . —
24. Фрегатъ «Александръ Невскій» . . . . . —
25. Фрегатъ «Свѣтлана» 79
26. Фрегатъ «Дмитрій Донской» . . . . . —
27. Корабль «Выборгъ» 80
28. Корветъ «Витязь» 81

III. Столкновенія судовъ.

1. Фрегата «Аскольдъ» 82
2. Корвета «Гридень» . . . . . —
3. Клипера «Разбойникъ» 83
4. Клиперовъ «Разбойникъ и Наѣздникъ» . . . . . —
5. Лодки «Моржъ» 84
6. Клипера «Абрекъ» 85
7. Корвета «Калевала» 86
8. Клипера «Джигитъ» и корвета Бояринъ 87
9. Корвета «Богатырь» . . . . . —
10. Фрегата «Генералъ-Адмиралъ» 88
11. Корвета «Новикъ» 89
12. Фрегата «Олегъ» . . . . . —
13. Фрегата «Полканъ» . . . . . —
14. Корвета «Варягъ» 91
15. Клипера «Всадникъ» 92

IV. Пожары и самовозгаранія угля.

1. На корветѣ «Баянъ» 93
2. — клиперѣ «Наѣздникъ» . . . . . —
3. — клиперѣ «Разбойникъ» 94
4. — корветѣ «Бояринъ» 95
5. — лодкѣ «Моржъ» . . . . . —
6. — фрегатѣ «Свѣтлана» . . . . . —
7. — клиперѣ «Абрекъ» 96
8. — клиперѣ «Жемчугъ» 97
9. — фрегатѣ «Генералъ-Адмиралъ» . . . . . —
10. — фрегатѣ «Александръ Невскій» 98
11. — корветѣ «Аскольдъ» . . . . . —
12. — фрегатѣ «Дмитрій Донской» 99
13. — клиперѣ «Всадникъ» . . . . . —

V. Землетрясенія. (*)

Стран.

1. Испытанное корветомъ «Посадникъ» 101
2. — Фрегатомъ «Дмитрій Донской» 102

VI. Ураганы и вихри, встрѣченные судами.

1. Фрегатомъ «Паллада» 103
2. Шкуною «Востокъ» (около группы Лючу) 104
3. Шкуною «Востокъ» (въ шир. N 40°, долг. O 135°) 105
4. Фрегатомъ «Аскольдъ» 106
5. Фрегатомъ «Илья Муромецъ» 108
6. Пароходо-фрегатомъ «Олафъ» . . . . . —
7. Клипером «Джигитъ» 109
8. Клипером «Опричникъ» 111
9. Корветомъ «Посадникъ» 112
10. Клипером «Разбойникъ» . . . . . —
11. Лодкою «Моржъ» 114
12. Клипером «Абрекъ» 115
13. Корветомъ «Варягъ» 116
14. Корветомъ «Витязь» 118
15. Корветомъ «Богатырь» 119
16. Транспортомъ «Гилякъ» . . . . . —
17. Корветами «Рында», «Гридень» и клип. Пластунъ 120
18. Корветомъ «Рында» . . . . . —

VII. Поврежденія, обнаружившіяся во время плаванія въ корпусѣ судовъ.

1. На фрегатѣ «Аврора» 122
2. — транспортѣ «Двина» . . . . . —
3. — фрегатѣ «Аскольдъ» 123
4. — корветѣ «Воевода» 125
5. — корветѣ «Вепрь» 127
6. — клиперѣ «Пластунъ» . . . . . —
7. — кораблѣ «Цесаревичъ» 129
8. — корветѣ «Баянъ» 130
9. — кораблѣ «Синопъ» . . . . . —
10. — клиперѣ «Разбойникъ» . . . . . —
11. — кораблѣ «Гангутъ» 132
12. — корветѣ «Волъ» . . . . . —
13. — пароходо-фрегатѣ «Олафъ» 133
14. — фрегатѣ «Свѣтлана» 134

(*) О землетрясеніи, испытанномъ фр. «Діана,» смотр. въ отдѣлѣ «*Гибель судовъ*».

Стран

15. На клиперѣ «Опричникъ» 135
16. — клиперѣ «Джигитъ» 136
17. — фрегатѣ «Громобой» . . . . . —
18. — корветѣ «Гридень» 137
19. — фрегатѣ «Ослябя» 138
20. — клиперѣ «Стрѣлокъ» 139
21. — фрегатѣ «Олегъ» 140
22. — корветѣ «Богатырь» 141
23. — корветѣ «Калевала» 142
24. — клиперѣ «Абрекъ» . . . . . —
25. — корветѣ «Варягъ» . . . . . —
26. — клиперѣ «Алмазъ» 143
27. — шкунѣ «Алеутъ» 144
28. — фрегатѣ «Пересвѣтъ» 145
29. — корветѣ «Аскольдъ» 147
30. — клиперѣ «Всадникъ» . . . . . —
31. — фрегатѣ «Дмитрій Донской» 148
32. — фрегатѣ «Полканъ» 149

VIII. Аваріи.

А) Потеря и поврежденіе мачтъ, рангоута и парусовъ.

1. На фрегатѣ «Аврора» 150
2. — корветѣ «Оливуца» . . . . . —
3. — транспортѣ «Двина» . . . . . —
4. — корветѣ «Рысь» 151
5. — фрегатѣ «Аскольдъ» . . . . . —
6. — корветѣ «Боярынъ» . . . . . —
7. — корветѣ «Новикъ» 152
8. — фрегатѣ «Полканъ» 153
9. — кораблѣ «Синопъ» . . . . . —
10. — фрегатѣ «Илья Муромецъ» 154
11. — клиперѣ «Опричникъ» . . . . . —
12. — клиперѣ «Стрѣлокъ» . . . . . —
13. — фрегатѣ «Свѣтлана» 155
14. — клиперѣ «Разбойникъ» 156
15. — фрегатѣ «Олегъ» . . . . . —
16. — клиперѣ «Гайдамакъ» 157
17. — корветѣ «Воевода» . . . . . —
18. — клиперѣ «Джигитъ» 158
19. — фрегатѣ «Громобой» . . . . . —
20. — клиперѣ «Абрекъ» . . . . . —
21. — корветѣ «Гридень» 159
22. — корветѣ «Калевала» 160
23. — фрегатѣ «Ослябя» 161
24. — транспортѣ «Гилякъ» . . . . . —
25. — корветѣ «Рында» 162

Стран.

26. На фрегатѣ «Генералъ-Адмиралъ» 162
27. — корветѣ «Варягъ» . . . . . —
28. — клиперѣ «Алмазъ» 163
29. — корветѣ «Аскольдъ» 164
30. — фрегатѣ «Дмитрій Донской» . . . . . —
31. — корветѣ «Богатырь» 165
32. — клиперѣ «Изумрудъ» . . . . . —
33. — шкунѣ «Алеутъ» . . . . . —
34. — клиперѣ «Всадникъ» . . . . . —
35. — лодкѣ «Моржъ» 166

B) Потеря винта.

На клиперѣ «Гайдамакъ» 166

C) Потеря гребныхъ судовъ.

1. На клиперѣ «Всадникъ» 167
2. — клиперѣ «Пластунъ» 168
3. — корветѣ «Воевода» . . . . . —
4. — корветѣ «Волъ» . . . . . —
5. — фрегатѣ «Илья Муромецъ» . . . . . —
6. — пароходѣ «Олафъ» . . . . . —
7. — клиперѣ «Стрѣлокъ» . . . . . —
8. — корветѣ «Посадникъ» 169
9. — фрегатѣ «Олегъ» . . . . . —
10. — фрегатѣ «Свѣтлана» . . . . . —
11. — корветѣ «Воевода» . . . . . —
12. — клиперѣ «Гайдамакъ» . . . . . —
13. — корветѣ «Богатырь» . . . . . —
14. — корветѣ «Варягъ» 170
15. — клиперѣ «Абрекъ» . . . . . —
16. — фрегатѣ «Дмитрій Донской» . . . . . —
17. — клиперѣ «Всадникъ» . . . . . —

D) Потеря якорей и цѣпей.

1. На фрегатѣ «Полканъ» 170
2. — клиперѣ «Джигитъ» 171
3. — фрегатѣ «Генералъ-Адмиралъ» . . . . . —
4. — фрегатѣ «Олегъ» . . . . . —
5. — фрегатѣ «Громобой» . . . . . —
6. — клиперѣ «Джигитъ» . . . . . —
7. — корветѣ «Рында» 172
8. — лодкѣ «Моржъ» . . . . . —
9. — шкунѣ «Алеутъ» . . . . . —
10. — фрегатѣ «Дмитрій Донской» . . . . . —
11. — фрегатѣ «Свѣтлана» . . . . . —
12. — фрегатѣ «Олегъ» . . . . . —

E) Разныя аваріи.

Стран.

1. На фрегатѣ «Полканъ» 173
2. — клиперѣ «Разбойникъ» . . . . . —
3. — корветѣ «Воевода» и клиперѣ «Джигитъ» . . . . . —
4. — корветѣ «Калевала» . . . . . —
5. — фрегатѣ «Свѣтлана» . . . . . —
6. — корветѣ «Варягъ» 174
7. — шкунѣ «Алеутъ» . . . . . —
8. — фрегатѣ «Аскольдъ» . . . . . —

IX. Разныя передѣлки и измѣненія, произведенныя на судахъ.

A) По корпусу судна и механизму.

1. На фрегатѣ «Свѣтлана» 175
2. — клиперѣ «Наѣздникъ» . . . . . —
3. — корветѣ «Варягъ» 176
4. — клиперѣ «Изумрудъ» . . . . . —
5. — клиперѣ «Абрекъ» 177
6. — клиперѣ «Алмазъ» . . . . . —
7. — корветѣ «Аскольдъ» 178
8. — фрегатѣ «Аскольдъ» . . . . . —
9. — лодкѣ «Соболь» . . . . . —

B) По рангоуту.

1. На фрегатѣ «Генералъ-Адмиралъ» 179
2. — фрегатѣ «Олегъ» . . . . . —

X. Взрывы и поврежденія котловъ.

1. На корветѣ «Волкъ» 180
2. — корветѣ «Буйволъ» . . . . . —
3. — корветѣ «Медвѣдь» 181
4. — клиперѣ «Разбойникъ» . . . . . —
5. — пароходо-фрегатѣ «Олафъ» 182
6. — корветѣ «Волъ» 183
7. — фрегатѣ «Олегъ» . . . . . —
8. — клиперѣ «Джигитъ» 184
9. — корветѣ «Воевода» . . . . . —
10. — лодкѣ «Моржъ» . . . . . —
11. — клиперѣ «Опричникъ» . . . . . —
12. — шкунѣ «Алеутъ» 185

Стран.
13. На лодкѣ «Соболь» 185
14. — корветѣ «Посадникъ» . . . . . —

XI. Поврежденія камбузовъ.

1. На клиперѣ «Разбойникъ» 187
2. — кораблѣ «Гангутъ» . . . . . —
3. — фрегатѣ «Ослябя» . . . . . —
4. — корветѣ «Рында» 188
5. — фрегатѣ «Дмитрій Донской» . . . . . —

XII. Поврежденія машинъ.

1. На корветѣ «Волкъ» 189
2. — шкунѣ «Псезуапе» . . . . . —
3. — фрегатѣ «Олегъ» . . . . . —
4. — корветѣ «Богатырь» 190
5. — корветѣ «Варягъ» . . . . . —
6. — фрегатѣ «Александръ Невскій» 191
7. — клиперѣ «Изумрудъ» . . . . . —
8. — фрегатѣ «Свѣтлана» 192
9. — фрегатѣ «Дмитрій Донской» . . . . . —
10. — клиперѣ «Всадникъ» . . . . . —
11. — фрегатѣ «Аскольдъ» 193
12. — фрегатѣ «Ослябя» . . . . . —
13. — пароходо-фрегатѣ «Олафъ» . . . . . —
14. — клиперѣ «Гайдамакъ» 194

XIII. Поврежденія винта.

1. На лодкѣ «Моржъ» 195
2. — корветѣ «Калевала» . . . . . —
3. — корветѣ «Варягъ» 196

XIV. Случаи съ гребными судами.

1. На корветѣ «Оливуца» 198
2. — шкунѣ «Востокъ» . . . . . —
3. — корветѣ «Бояринъ» 199
4. — клиперѣ «Опричникъ» . . . . . —
5. — корветѣ «Калевала» . . . . . —
6. — корветѣ «Посадникъ» 200

XV. Ушибы, увѣчья и случаи, сопровождавшіеся смертію людей.

		Стран.
1.	На фрегатѣ «Паллада».	201
2.	— корветѣ «Оливуца».	—
3.	— корветѣ «Вепрь»	—
4.	— фрегатѣ «Аскольдъ»	202
5.	— клиперѣ «Пластунъ»	—
6.	— транспортѣ «Гилякъ»	—
7.	— фрегатѣ «Дмитрій Донской»	—
8.	— корветѣ «Аскольдъ»	—
9.	— корветѣ «Волкъ»	—
10.	— корветѣ «Баянъ»	203
11.	— фрегатѣ «Полканъ»	—
12.	— корветѣ «Гридень»	—
13.	— кораблѣ «Синопъ»	204
14.	— клиперѣ «Разбойникъ»	—
15.	— корветѣ «Волъ»	205
16.	— кораблѣ «Гангутъ»	—
17.	— фрегатѣ «Свѣтлана»	—
18.	— корветѣ «Медвѣдь»	206
19.	— корветѣ «Рында»	—
20.	— клиперѣ «Опричникъ»	—
21.	— корветѣ «Посадникъ»	207
22.	— фрегатѣ «Генералъ-Адмиралъ»	—
23.	— корветѣ «Калевала»	—
24.	— клиперѣ «Гайдамакъ»	208
25.	— фрегатѣ «Олегъ»	—
26.	— клиперѣ «Джигитъ»	209
27.	— корветѣ «Бояринъ»	—
28.	— фрегатѣ «Ослябя»	210
29.	— корветѣ «Богатырь»	—
30.	— фрегатѣ «Дмитрій Донской»	—
31.	— транспортѣ «Гилякъ»	211
32.	— корветѣ «Варягъ»	—
33.	— корветѣ «Витязь»	212
34.	— фрегатѣ «Пересвѣтъ»	—
35.	— корветѣ «Аскольдъ»	213
36.	— лодкѣ «Соболь»	—
37.	— клиперѣ «Изумрудъ»	—
38.	— клиперѣ «Всадникъ»	—
39.	— клиперѣ «Абрекъ»	—

XVI. Разныя услуги и содѣйствія, оказанныя нашими судами иностранцамъ въ портахъ и на морѣ.

1.	Корветомъ «Оливуца»	215
2	Фрегатомъ «Полканъ»	—

Стран.

3. Кораблемъ «Выборгъ» и фрегатомъ «Касторъ» 216
4. Фрегатомъ «Полканъ» . . . . . —
5. Корветомъ «Посадникъ» . . . . . —
6. Отрядомъ капитана 1 ранга Винка 217
7. Пароходо-фрегатомъ «Рюрикъ» . . . . . —
8. Кораблемъ «Ретвизанъ» . . . . . —
9. Корветомъ «Баянъ» . . . . . —
10. Кораблемъ «Синопъ» 218
11. Транспортомъ «Нѣманъ» 219
12. Корветомъ «Посадникъ» . . . . . —
13. Отрядомъ флигель-адъютанта Попова . . . . . —
14. Отрядомъ капитанъ-лейтенанта Майделя . . . . . —
15. Фрегатомъ «Генералъ-Адмиралъ» 220
16. Фрегатомъ «Илья Муромецъ» . . . . . —
17. Клипером «Стрѣлокъ» 221
18. Лодкою «Моржъ» . . . . . —
19. Фрегатомъ «Генералъ-Адмиралъ» . . . . . —
20. Фрегатомъ «Громобой» 222
21. Корветомъ «Калевала» . . . . . —
22. Корветомъ «Рында» . . . . . —
23. Фрегатомъ «Свѣтлана» 223
24. Корветомъ «Калевала» 224
25. Корветомъ «Посадникъ» . . . . . —
26. Корветомъ «Калевала» 225
27. Фрегатомъ «Ослябя» . . . . . —
28. Корветомъ «Витязь» 226
29. Фрегатомъ «Александръ Невскій» . . . . . —
30. 31. 32. Корветомъ «Варягъ» 227
33 Фрегатомъ «Дмитрій Донской» . . . . . —
34. Транспортомъ «Гилякъ» 228
35. Корветомъ «Богатырь» 229
36. Клипером «Всадникъ» . . . . . —
37. Фрегатомъ «Дмитрій Донской» 230

XVII. Разные случаи, вызвавшіе начальниковъ эскадръ и командировъ судовъ на объясненія съ иностранцами.

1. По случаю убійства японцами мичмана Мофета 231
2. По поводу недоразумѣній, встрѣтившихся при отвѣтѣ на салютъ фрегату «Полканъ» съ Рагузской крѣпости 237
3. По случаю ссоры матросовъ съ фрегата «Полканъ» съ англійскими матросами, въ Пиреѣ . . . . . —
4. По случаю драки австрійскихъ солдатъ съ унтеръ-офицерами фрегата «Полканъ», въ Гравозѣ . . . . . —
5. По случаю драки англійскихъ матросовъ съ матросами команды клиперовъ «Джигитъ» и «Стрѣлокъ», въ Саймонсъ-Тоунѣ . . . . . —
6. По поводу возвращенія съ голландскаго судна на эскадру флигель-адъю-

Стран.

танта Попова двухъ русскихъ матросовъ, бѣжавшихъ съ клипера «Пластунъ» 238
7. По поводу возвращенія на корветъ «Новикъ» съ бразильской канонерской лодки русскаго матроса . . . . . —
8. Объ обозначеніи мели около острова Лангеланда. . . . . —
9. По случаю недоразумѣній, встрѣтившихся при салютѣ съ корвета «Боярынъ» голландскому бригу. 239
10. По причинѣ задержанія Шанхайскимъ губернаторомъ бумагъ парохода Амурской К⁰ «Св. Ѳеодосій». . . . . —
11. По поводу несоблюденія клиперомъ «Абрекъ» въ С.-Франциско новыхъ брантвахтенныхъ правилъ 240
12. По случаю недоразумѣній, встрѣтившихся при взаимномъ салютѣ корвета «Варягъ» и англійскаго фрегата «Леандеръ». . . . . —
13. По поводу отвѣтнаго салюта Каттарской крѣпости фрегату «Дмитрій Донской» 241
14. Сношенія командира фрегата «Дмитрій Донской» съ командующимъ войсками въ Шербургѣ, по поводу салюта . . . . . —
15. По случаю убійства матроса команды клипера «Алмазъ» въ городѣ Анаполисѣ. 242

XVIII. Гидрографическій отдѣлъ.

Инструкція по гидрографической части для судовъ, отправляющихся въ море. 243
Объявленіе отъ Гидрографическаго департамента 245
Гидрографическія работы въ Татарскомъ проливѣ клипера «Стрѣлокъ». . 247
Гидрографическія изслѣдованія клипера «Джигитъ» въ Японскомъ морѣ . . 248
Замѣчанія, сдѣланныя контръ-адмираломъ Кузнецовымъ при плаваніи отъ острововъ Тсусима до Николаевска 253
Плаваніе Японскимъ моремъ 255
Плаваніе Татарскимъ проливомъ . . . . . —
Плаваніе отъ Кастрійскаго залива до Николаевска. 257
О гидрографическихъ работахъ у русскихъ береговъ Японскаго моря . . 263
Опись рѣки Тумень-Ула. 264
Разныя Гидрографическія изслѣдованія и замѣтки . . . . . 268 и 269

Гидрографическія замѣчанія, сдѣланныя командирами судовъ во время плаванія:

а) въ атлантическомъ океанѣ.

1. Командиромъ корвета «Боярынъ» 270
2. — фрегата «Свѣтлана» . . . . . —
3. — корвета «Посадникъ». 271
4. — корвета «Калевала» . . . . . —
5. — клипера «Гайдамакъ». 272

Стран.

6. Командиромъ клипера «Абрекъ». 272
7. — лодки «Моржъ» . . . . . —
8. — корвета «Варягъ» 273
9. — фрегата «Александръ Невскій» . . . . . —
10. — транспорта «Гиляк». 274
11. — клипера «Изумрудъ . . . . . —
12. — фрегата «Аскольдъ» . . . . . —
13. Капитаномъ 2 ранга Бутаковымъ . . . . . —

b) въ индѣйскомъ океанѣ.

1. Контръ-адмираломъ Кузнецовымъ 275
2. Командиромъ фрегата «Аскольдъ». . . . . —
3. — корвета «Посадникъ» . . . . . —
4. — фрегата «Свѣтлана». . . . . —
5. — клипера «Разбойникъ» 276
6. — клипера «Наѣздникъ» . . . . . —
7. — клипера «Гайдамакъ» 277

c) въ тихомъ океанѣ.

1. Командиромъ лодки «Моржъ» 277
2. — корветомъ «Варягъ». . . . . —
Отъ Хакодате до Петропавловска . . . . . —
— Охотска до де-Кастри 278
— Петропавловска въ Ижигу . . . . . —

d) въ китайскомъ морѣ.

1. Капитаномъ 1 ранга Кузнецовымъ. 279
2. Командиромъ клипера «Наѣздникъ» . . . . . —
3. — клипера «Разбойникъ» 280
4. — фрегата «Свѣтлана» . . . . . —
5. — клипера «Опричникъ» . . . . . —

e) у береговъ японіи и въ японскомъ морѣ.

1. Капитаномъ 1 ранга Кузнецовымъ. 281
2. Командиромъ клипера «Наѣздникъ». (Плаваніе изъ Іеддо къ каналу Бунго) . . . . . —
3. Командиромъ корвета «Варягъ». 282
4. — корвета «Аскольдъ» . . . . . —
5. — клипера «Джигитъ» . . . . . —
6. — капит.-лейт. Ратьковымъ.
f. Въ Зондскомъ проливѣ. 283
g. — проливѣ Банка 297
h. — проливѣ Рio 30

Стран.
i. Въ проливѣ Баши 314
k. — каналѣ Смита. . . . . —
l. — Магеллановомъ проливѣ. 315
m. — Малакскомъ проливѣ и Бенгальскомъ заливѣ 316

XIX. Замѣтки командировъ судовъ о заграничныхъ портахъ, посѣщенныхъ ввѣренными имъ судами.

(Порта въ алфавитномъ порядкѣ).

На А 318
— Б. 321
— В. 324
— Г 327
— Д, Е, З. 330
— И (*) I, К. 331
— Л. 336
— М. 337
— Н. 342
— О. 343
— П. 344
— Р 347
— С. 349
— Т. 354
— Ф. Ѳ. 356
— Х. 358
— Ч, Ш 359
— Я. 361
Вѣдомость о цѣнахъ морской провизіи въ разныхъ заграничныхъ портахъ, представленная, флигель-адъютантомъ Поповымъ 363
Вѣдомость о цѣнахъ морской провизіи фрегата «Свѣтлана», въ заграничномъ плаваніи въ 1860, 1861 и 1862 годахъ. 368
Цѣны припасамъ, купленнымъ лодкою «Соболь» въ 1865 г. 372

XX. Болѣзни на судахъ, плававшихъ кругомъ свѣта и въ Атлантическомъ океанѣ.

1. На фрегатѣ «Аврора». 373
2. — фрегатѣ «Діана» 374
3. — эскадрѣ капитана 1 ранга Кузнецова. . . . . —
4. — корветѣ «Оливуца». 375
5. — фрегатѣ «Аскольдъ» 376
6. — отрядѣ судовъ капитана 1 ранга Попова. 377
7. — — — капитана 1 ранга Лихачева 378
8. — эскадрѣ Тихаго океана въ 1862 г. 388

(*) Ило-Ило—портъ, см. на стр. 345.

Стран.

9. На корветахъ «Богатырь», «Рында» и «Новикъ» въ 1862 г. . . . 389
10. — фрегатѣ «Свѣтлана», корветѣ «Гридень» и клиперѣ «Стрѣлокъ» . . 392
11. — транспортѣ «Гилякъ» 393
12. — шкунѣ «Сахалинъ» 394
13. — эскадрѣ Восточнаго океана въ 1863 году 395
14. — фрегатѣ «Дмитрій Донской» 400
15. — эскадрѣ контръ-адмирала Лесовскаго 403
16. — корветѣ «Варягъ» 404
17. — клиперѣ «Алмазъ» 405
18. — эскадрѣ Тихаго океана въ 1866 г. . . . . —
19. — корветѣ «Богатырь» 408
20. — корветѣ «Гридень» и клиперѣ «Всадникъ» . . . . . —
21. — транспортѣ «Гилякъ» въ 1866 г. 409
22. — фрегатѣ «Дмитрій Донской» 410
23. — фрегатѣ «Свѣтлана» 412
24. — фрегатѣ «Ослябя» и корветѣ «Витязь» 413
25. — эскадрѣ Тихаго Океана въ 1867 г. 414
26. — лодкѣ «Моржъ» 416
27. — фрегатѣ «Свѣтлана» 417
28. — фрегатѣ «Дмитрій Донской» въ 1867 г. 418
29. — фрегатѣ «Дмитрій Донской» въ 1868 г. 419
30. — клиперѣ «Всадникъ» 420

2.

На судахъ, плававшихъ въ Средиземномъ морѣ.

1. На отрядѣ корветовъ капитана 1 ранга Лихачева 422
2. — корветѣ «Баянъ» . . . . . —
3. — фрегатѣ «Полканъ» . . . . . —
4. — кораблѣ «Синопъ» 423
5. — фрегатѣ «Илья Муромецъ» . . . . . —
6. — — «Громобой» . . . . . —
7. — — «Олегъ» . . . . . —
8. — фрегатахъ «Генералъ-Адмиралъ» и «Ослябя» 424
9. — — «Олегъ» и «Громобой» 425
10. — фрегатѣ «Генералъ-Адмиралъ» 426
11. — фрегатѣ «Ослябя» 428
12. — корветѣ «Соколъ» 429
13. — фрегатѣ «Олегъ» 430
14. — фрегатѣ «Пересвѣтъ» . . . . . —
15. — фрегатѣ «Генералъ-Адмиралъ» . . . . . —
16. — эскадрѣ контръ-адмирала Бутакова 434
17. — пароходѣ «Тамань» 438

XXI. Судовая гигіена.

I. Общія указанія.

О суднѣ 440

Стран.

О выборѣ людей и о пищѣ 442
О бѣльѣ 443
О занятіяхъ и трудахъ . . . . . —
О предохраненіи отъ венерической болѣзни . . . . . —

II. Указанія командиру судна, отправляющемуся въ Восточный океанъ 444

III. Указанія командиру судна отправляющемуся въ Средиземное море 446

IV. Свѣдѣнія, которыя командиры должны помѣщать въ отчетахъ о плаваніи судовъ 447

V. Гигіеническія мѣры, принимавшіяся на судахъ, плававшихъ за границею.

1. На фрегатѣ «Аскольдъ» 447
2. — — «Свѣтлана» 450
3. — — «Дмитрій Донской» 452
4. — — «Генералъ-Адмиралъ» . . . . . —
5. — — «Ослябя» 453
6. — — «Александръ Невскій» 455
7. — — «Пересвѣтъ» . . . . . —
8. — — «Полканъ» . . . . . —
9. — кораблѣ «Ретвизанъ» 456
10. — корветѣ «Бояринъ» . . . . . —
11. — корветахъ «Рында», «Гридень» и клиперѣ «Опричникъ» 458
12. — корветѣ «Баянъ» 460
13. — — «Богатырь» . . . . . —
14. — — «Варягъ» 461
15. — — «Витязь» . . . . . —
16. — — «Аскольдъ» 462
17. — — «Посадникъ» . . . . . —
18. — — «Калевала» 463
19. — клиперѣ «Изумрудъ» . . . . . —
20. — — «Наѣздникъ» 464
21. — — «Разбойникъ» . . . . . —
22. — — «Абрекъ» 465
23. — — «Гайдамакъ» . . . . . —
24. — шкунѣ «Сахалинъ» 466
25. — — «Алеутъ» 467
26. — лодкѣ «Соболь» . . . . . —
27. — транспортѣ «Гилякъ» 468

XXII. Качества судовъ.

А) суда паровыя.

I. КОРАБЛИ.

«Выборгъ» 469

Стран.
«Ретвизанъ». 470
«Гангудъ». 471
«Синопъ» и «Цесаревичъ». 472

II. ФРЕГАТЫ.

«Полканъ» 473
«Аскольдъ» 474
«Илья Муромецъ». 477
«Громобой». 478
«Свѣтлана» 479
«Генералъ-Адмиралъ» 481
«Олегъ» 482
«Пересвѣтъ» 483
«Ослябя». 484
«Дмитрій Донской» . . . . . —
«Александръ Невскій» 485

III. ПАРОХОДО-ФРЕГАТЫ.

«Олафъ» и «Рюрикъ» 486

IV. КОРВЕТЫ.

«Волкъ», «Зубръ», «Рысь», «Вепрь» 486
«Буйволъ» и «Удавъ». 487
«Воевода», «Новикъ» и «Бояринъ». 491
«Рында» и «Гридень» 496
«Баянъ». 498
«Медвѣдь». 499
«Волъ» 501
«Посадникъ» 502
«Калевала». . . . . —
«Соколъ». 504
«Богатырь». 505
«Варягъ». 506
«Витязь». 507
«Аскольдъ». 508

V. КЛИПЕРА.

«Джигитъ», «Пластунъ», «Стрѣлокъ» 509
«Опричникъ» 513
«Наѣздникъ» . . . . . —
«Разбойникъ» 514
«Абрекъ» 515
«Гайдамакъ». 517
«Алмазъ» и «Жемчугъ». 518

Стран.
«Изумрудъ». 519
«Всадникъ». 520

VI. ШКУНЫ.

«Востокъ» 521
«Псезуане» 522
«Алеутъ». . . . . —
«Сахалинъ». 523

VII. КАНОНИРСКІЯ ЛОДКИ.

«Моржъ». 523
«Горностай» и «Соболь» 525

B. ПАРУСНЫЯ СУДА.

Фрегаты «Аврора» и «Касторъ». 526
Корветъ «Оливуца» 527
Бригъ «Филоктетъ» . . . . . —
Транспорты «Двина» и «Гилякъ» . . . . . —

XXIII. Разныя замѣчанія и предложенія, сдѣланныя начальниками эскадръ и командирами судовъ.

I) въ отношеніи рангоута и парусности.
a) Клиперовъ:
По рангоуту 529
По парусности 531
По рангоуту 535
По парусности 537
b) Корветовъ 542
c) Шкунъ. 544
d) Канонерскихъ лодокъ . . . . . —
II) по корпусу судна 545
III) въ отношеніи гребныхъ судовъ 557
IV) по механизму 562
V) въ отношеніи управленія судномъ. 565
VI) о запасномъ якорѣ 566
VII) въ отношеніи сигналовъ. . . . . —
VIII) по артиллерійской части 567
IX) относительно выбора людей въ дальнее плаваніе 577
X) по обмундированію командъ . . . . . —
XI) по хозяйственной части 579

Стран.
a) Въ отношеніи неудобствъ, встрѣтившихся въ существующихъ положеніяхъ. 579
b) На счетъ положенія о каменномъ углѣ. 583
c) Въ отношеніи морской провизіи 584
XII) о нашихъ складахъ за границею. 587
XIII) обученіе нижнихъ чиновъ грамотѣ 590

XXIV. Смотры, произведенные въ Кронштадтѣ судамъ, возвратившимся изъ дальняго плаванія.

1. Кораблю «Ретвизанъ». 592
2. Фрегату «Громобой». 593
3. — «Полканъ» 594
4. Корвету «Баянъ» 595
5. Пароходо-фрегату «Рюрикъ». 596
6. Корветамъ «Бояринъ», «Воевода» и клиперу «Джигитъ» . . . . . —
7. Фрегату «Илья Муромецъ» 599
8. Корвету «Волъ». 601
9. — «Соколъ». 604
10. Фрегату «Свѣтлана». 606
11. Клиперу «Стрѣлокъ» 612
12. Корветамъ «Рында», «Новикъ» и «Волъ». 614
13. Фрегату «Касторъ» и корвету «Баянъ» 617
14. Фрегату «Олегъ». 619
15. — «Громобой» 623
16. Корвету «Гридень». 626
17. Посѣщеніе Государемъ Императоромъ Кронштадтскаго рейда 2 іюля 1862 года. 629
18. Корвету «Медвѣдь». 630
19. Эскадрѣ Средиземнаго моря 632

XXV. Въ какой долготѣ, въ какое время года и при какихъ обстоятельствахъ суда пересѣкали экваторъ.

1. При слѣдованіи изъ Европы въ Тихій океанъ 640
2. При обратномъ слѣдованіи въ Европу. 646

XXVI. Инструкціи.

A) Командующему отрядомъ судовъ идущихъ къ берегамъ Амура, капитану 1 ранга Кузнецову.

I. Отъ Морскаго Ученаго Комитета 649
II. Кораблестроительнаго Техническаго Комитета. 653
Приложенія къ инструкціи. 658

Стран.

III. Отъ Медицинскаго Департамента 666
1. О содержаніи винтовыхъ корветовъ и клиперовъ 667
2. О содержаніи людей на винтовыхъ судахъ 669
3. Мѣры, требующіяся особенностями тропическаго климата 671
4. Мѣры на случай появленія эпидемическихъ болѣзней 674
B) Инструкція флигель-адъютанту капитану 1 ранга Попову . 677

C) Инструкціи Свиты Его Величества К.-А. Попову:

1. По медицинской части 679
2. Программа вопросамъ по артиллерійской части, по которымъ было бы полезно имѣть отъ гг. командировъ судовъ, отправлявшихся въ заграничное плаваніе, свѣдѣнія о сдѣланныхъ ими замѣчаніяхъ . . . 684

D) Инструкція командирамъ судовъ, отправляющихся въ Восточный океанъ и Средиземное море.

По Кораблестроительной части 689
E) Инструкція командиру фрегата «Дмитрій Донской» 692
F) Извлеченіе изъ инструкцій, данныхъ въ послѣднее время судамъ, при отправленіи ихъ за границу 702

XXVII. Списокъ гг. офицеровъ находившихся въ заграничномъ плаваніи.

На корветѣ «Оливуца» 707
— транспортѣ «Нѣманъ» . . . . . —
— корветѣ «Наваринъ» 708
— шкунѣ «Востокъ» . . . . . —
— фрегатѣ «Паллада» . . . . . —
— фрегатѣ «Діана» 709
— фрегатѣ «Аврора» . . . . . —
— транспортѣ «Двина» . . . . . —

На эскадрѣ Средиземнаго моря:

a) На кораблѣ «Выборгъ» 710
b) — фрегатѣ «Полканъ» 711
c) — фрегатѣ «Касторъ» . . . . . —
d) — пароходо-фрегатѣ «Олафъ» 712
e) — бригѣ «Филоктетъ» . . . . . —
На фрегатѣ «Аврора» . . . . . —
— корветѣ «Оливуца» 713
— транспортѣ «Двина» . . . . . —
— корветѣ «Удавъ» . . . . . —
— — «Рысь» 714

Стран.

На корветѣ «Зубръ» 714
— — «Вепрь» . . . . . —
— — «Буйволъ» 715
— — «Волкъ» . . . . . —
— — «Воевода» . . . . . —
— — «Новикъ» 716
— — «Бояринъ» . . . . . —
— клиперѣ «Джигитъ» . . . . . —
— — «Пластунъ» 717
— — «Стрѣлокъ» . . . . . —

На отрядѣ капитана 1 ранга Попова:

1. На корветѣ «Рында» 718
2. — — «Гридень» . . . . . —
3. — клиперѣ «Опричникъ» . . . . . —

На отрядѣ Свиты Его Величества контръ-адмирала Истомина:

1. На фрегатѣ «Громобой» 718
2. — кораблѣ «Ретвизанъ» 719
3. — корветѣ «Медвѣдь» 720
4. — — «Балнъ» . . . . . —
5. — пароходо-фрегатѣ «Рюрикъ» . . . . . —
На кораблѣ «Синопъ» 721
— — «Цесаревичъ» . . . . . —

На отрядѣ контръ-адмирала Нордмана:

1. На кораблѣ «Гангудъ» 722
2. — фрегатѣ «Генералъ-Адмиралъ» 723
3. — — «Свѣтлана» . . . . . —
4. — — «Илья Муромецъ» 724
5. — пароходо-фрегатѣ «Олафъ» . . . . . —
6. — корветѣ «Волъ» 725
На корветѣ «Посадникъ» . . . . . —
— клиперѣ «Наѣздникъ» . . . . . —
— — «Разбойникъ» 726
— фрегатѣ «Генералъ-Адмиралъ» . . . . . —
— — «Громобой» . . . . . —
— — «Олегъ» 727
— корветѣ «Калевала» . . . . . —
— клиперѣ «Абрекъ» . . . . . —
— — «Гайдамакъ» 728
— лодкѣ «Моржъ» . . . . . —
— фрегатѣ «Ослябя» . . . . . —
— корветѣ «Новикъ» . . . . . —

Стран.

На корветѣ «Богатырь» 729
— — «Рында» . . . . . —
— фрегатѣ «Дмитрій Донской» . . . . . —
— клиперѣ «Алмазъ» 730
— — «Жемчугъ» . . . . . —
— шкунѣ «Сахалинъ» . . . . . —
— транспортѣ «Гилякъ» . . . . . —

На отрядѣ контръ-адмирала Лесовскаго:

1. На фрегатѣ «Александръ Невскій» 731
2. — — «Пересвѣтъ» . . . . . —
3. — корветѣ «Варягъ» . . . . . —
4. — — «Витязь» . . . . . —
5. — клиперѣ «Алмазъ» 732

На фрегатѣ «Олегъ» . . . . . —
— — «Дмитрій Донской» . . . . . —
— корветѣ «Витязь» 733
— транспортѣ «Гилякъ» . . . . . —
— фрегатѣ «Дмитрій Донской» . . . . . —
— — «Пересвѣтъ» . . . . . —
— корветѣ «Аскольдъ» 734
— клиперѣ «Изумрудъ» . . . . . —
— шкунѣ «Алеутъ» 735
— лодкѣ «Соболь» . . . . . —
— фрегатѣ «Свѣтлана» . . . . . —
— — «Генералъ-Адмиралъ» 736
— — «Ослябя» . . . . . —
— корветѣ «Гридень» 737
— — «Витязь» . . . . . —
— клиперѣ «Всадникъ» . . . . . —
— лодкѣ «Горностай» 738
— фрегатѣ «Александръ Невскій» . . . . . —
— — «Дмитрій Донской» . . . . . —
— корветѣ «Витязь» 739
— фрегатѣ «Дмитрій Донской» . . . . . —
— корветѣ «Аскольдъ» 740
— клиперѣ «Всадникъ» . . . . . —

XXVIII. Вѣдомость о числѣ офицеровъ и нижнихъ чиновъ, бывшихъ на судахъ, при отправленіи ихъ въ дальнія плаванія 740

I.

ГИБЕЛЬ СУДОВЪ.

1.

Транспортъ „Нѣманъ“.

Транспортъ «Нѣманъ» въ августѣ 1853 года отправясь изъ Кронштадта, съ грузомъ разныхъ матеріаловъ, припасовъ и вещей, въ Петропавловскій портъ, — 23 сентября того же года, потерпѣлъ крушеніе въ Категатѣ.

Объ этомъ событіи командиръ транспорта «Нѣманъ», капитанъ-лейтенантъ Шкотъ, донесъ Его Императорскому Высочеству Управлявшему Морскимъ Министерствомъ слѣдующее:

«22 сентября, въ 10 часовъ утра, съ ввѣреннымъ мнѣ транспортомъ благополучно снялся съ Гельсинорскаго рейда, при ровномъ брамсельномъ вѣтрѣ отъ SSW; барометръ, постоянно возвышавшійся, показывалъ 29,94. Благопріятныя обстоятельства и улучшившаяся погода, послѣ продолжительныхъ W вѣтровъ, подавали мнѣ надежду на благополучное плаваніе. При постоянно свѣжемъ вѣтрѣ, въ исходѣ 4-го часа убрали брамсели; въ 6 часовъ вечера прошли плавучій Ангольтскій маякъ, въ $^1/_4$ мили отъ его траверза, и взяли курсъ N$^1/_2$W, на Тринделенскій маякъ. Въ 8 часовъ вечера, по свѣжести вѣтра, взяли первый рифъ у марселей».

«Въ 9½ часовъ увидѣли вправѣ Ниддигенскіе огни; по пеленгу и по пересѣченію курса находились отъ нихъ въ 11½ миляхъ, почему легли на NtW½W. Вѣтеръ зашелъ къ SW, съ жестокими порывами, и тогда взяли у марселей второй рифъ; съ того времени вѣтеръ постоянно крѣпчалъ».

«Въ ¾ 12-го часа увидѣли на NNO маякъ; принимая его за Тринделенскій, прямо легли на него и этимъ курсомъ шли до 12½ часовъ, когда увидѣли другой огонь, который приняли за судно».

«Опасаясь слишкомъ близко подойти къ отмелямъ острова Лессэ, привели на правый галсъ на SOtS и вскорѣ увидѣли третій огонь. Эти три огня привели меня въ сомнѣніе, что это не можетъ быть маякъ Тринделенъ, а по всей вѣроятности должны быть маяки Шведскихъ шхеръ въ Вингэ, къ которымъ притащило насъ сильнымъ теченіемъ отъ SW, и потому поворотили на лѣвый галсъ и легли на WNW. Этимъ галсомъ мы брали немного выше маяка Вингэ».

«Въ ½ 2-го часа 23 сентября, почувствовали ударъ, отъ котораго переломился румпель у самой головы руля; это лишило возможности управлять судномъ и потому взяли паруса на гитовы; удары повторялись сильнѣе, отъ чего очень страдало судно и, не смотря на дѣйствіе помпами, вода стала прибывать въ трюмѣ».

«Въ началѣ 3-го часа прекратились удары и потому бросили якорь на глубинѣ 18 саженъ, но не успѣвъ вытравить 30 саженъ канату, почувствовали снова сильный ударъ».

«При темнотѣ и пасмурности съ дождемъ, едва могли узнать свое положеніе; транспортъ правымъ бортомъ прижался къ отлогой скалѣ, отъ которой находился въ разстояніи 5 саженъ; воды подъ транспортомъ было: подъ форштевнемъ 4 сажени, подъ ахтерштевнемъ съ правой стороны 1½ сажени, а съ лѣвой 4 сажени».

«Вода въ трюмѣ стала быстро прибывать; въ 4 часа уже доходила до 5 футъ. Видя опасное положеніе транспорта, стали палить изъ пушекъ и жечь фалшфейеры. Въ исходѣ 6-го часа начало свѣтать, и тогда мы вполнѣ увидѣли гибельное свое положеніе; вода уже наполнила полтрюма».

«Въ началѣ 8-го часа вода выступила въ жилую палубу;

не видя надежды на спасеніе судна, я долженъ былъ заботиться о спасеніи команды. Не находя другаго средства, я приказалъ срубить гротъ-мачту. Она упала на скалы, чрезъ которыя ходилъ сильный бурунъ».

«Помощію мачты поданъ былъ на берегъ лееръ, по которому, по моему приказанію, переправлены были на берегъ судовой образъ, больные, вслѣдъ за ними вся команда и офицеры. Не смотря на то, что во время перехода, чрезъ мачту ходилъ бурунъ и транспортъ сильно било, всѣ благополучно переправлены и черезъ нѣсколько секундъ по переходѣ послѣдняго—транспортъ погрузился».

«Такому счастливому спасенію всѣхъ чиновъ транспорта, я обязанъ только тому, что во все время гибельнаго положенія судна, порядокъ и дисциплина сохранились ненарушимо. Гг. офицеры показали мнѣ вполнѣ свою неустрашимость и хладнокровіе, вездѣ были первыми и этимъ ободряли команду и вселяли въ людей духъ достойный Русскаго воина. Всѣ приказанія мои исполнялись въ точности и безпрекословно. Мы всѣ вышли на скалы въ чемъ были,—рѣшительно ничего не спасено».

«При передачѣ денежнаго сундука на берегъ, по мачтѣ, на концѣ, буруномъ его сбило и не было возможности его спасти; моментъ былъ критическій, транспортъ погружался и я приказалъ оставшимся людямъ поспѣшить на берегъ».

«По погруженіи транспорта, мы всѣ благодарили Всевышняго за чудесное спасеніе и провѣривъ команду нашли, что всѣ на лицо и только одинъ матросъ ушибенъ былъ въ голову, но не опасно».

«Къ этому времени пришелъ лоцманскій ботъ, который, услышавъ нашу пальбу, поспѣшилъ къ намъ на помощь; на немъ были перевезены въ два раза команда и офицеры, къ мѣстечку Кензэ въ шхерахъ, гдѣ Готенбургскій карантинъ».

«Мы были приняты шведскими карантинными чиновниками чрезвычайно ласково и тотчасъ снабжены сухимъ бѣльемъ и платьемъ, и намъ даны всѣ способы обогрѣться и поправиться. Вскорѣ по прибытіи нашемъ, прибылъ Русскій консулъ г. Фэ изъ Готенбурга».

«Во все время плаванія транспорта «Нѣманъ», старшій штур-

манъ штабсъ-капитанъ Савинъ исполнялъ свою обязанность, какъ опытный и знающій офицеръ, и несчастный съ нами случай могу только приписать сильному теченію отъ SW».

«Отличились примѣрной службою старшій лейтенантъ Сѣверюковъ, всѣ вахтенные начальники и мичманъ Егершельдъ».

«Отправивъ съ донесеніемъ лейтенанта Шульца, я рѣшился ожидать здѣсь дальнѣйшихъ распоряженій и приказаній.»

По полученіи этого донесенія, Его Императорское Высочество Управлявшій Морскимъ Министерствомъ, предписалъ главному командиру Кронштадтскаго порта адмиралу Платеру, назначить немедленно, на основаніи Свода Морс. Уголов. Пост. (кн. 2 прим. къ ст. 26, ст. 73, 74, 75, 230, 233, 234) особую Слѣдственную коммисію, подъ предсѣдательствомъ контръ-адмирала Лутковскаго, изъ лицъ по своему выбору.

По окончаніи Слѣдственною коммисіею дѣла о крушеніи транспорта «Нѣманъ», оно представлено было Его Императорскому Высочеству Управлявшему Морскимъ Министерствомъ.

Его Императорское Высочество изволилъ предписать главному командиру Кронштадтскаго порта предать суду командира транспорта «Нѣманъ», и для этого назначить особый временный судъ.

Разсмотрѣвъ дѣло Временная коммисія военнаго суда нашла:

1) Что транспортъ «Нѣманъ», имѣя, 22 сентября въ 6 часовъ пополудни, вѣрный отшедшій пунктъ въ $^1/_4$ мили отъ Ангольтскаго маяка, и идя послѣ того полнымъ вѣтромъ около 6 часовъ, почти по одному направленію, увидалъ въ $^3/_4$ 12-го часа того же дня на румбъ NNO маякъ. Соображаясь съ своимъ счисленіемъ и предполагаемымъ теченіемъ, отъ шведскихъ береговъ къ W, принялъ этотъ маякъ за Тринделенскій; дѣйствительно же это былъ маякъ Вингэ, отстоящій отъ Тринделенскаго на NO 50° въ разстояніи 16 итальянскихъ миль.

2) Принявъ видѣнный маякъ за Тринделенскій, транспортъ «Нѣманъ», пройдя нѣсколько времени по румбу, ведущему къ маяку, привелъ на правый галсъ на румбъ SOtS, для того, чтобы удалиться отъ мелей острова Лессэ.

3) Но, какъ видѣнный имъ маякъ былъ не Тринделенскій, а Вингэ, то и взятый имъ курсъ на румбъ SOtS не удалилъ его отъ мелей острова Лессэ, какъ онъ предполагалъ, но привелъ въ шхеры.

4) Когда же командиръ транспорта «Нѣманъ» увидѣлъ другой огонь, принятый имъ сначала за огонь на суднѣ, и потомъ — третій огонь, и убѣдясь, что эти огни принадлежатъ маякамъ Вингэ, Бушеръ и Бетте, опредѣляя свое мѣсто по пеленгамъ маяковъ, увидалъ свое опасное положеніе; тогда онъ немедленно поворотилъ черезъ фордевиндъ на лѣвый галсъ, и легъ на румбъ WNW, ведущій къ выходу изъ шхеръ въ Категатъ; но къ несчастію, будучи уже въ шхерахъ, спустя самое короткое время послѣ поворота, ударился о подводный камень, съ котораго транспортъ черезъ нѣсколько времени сошелъ опять на глубину 18 саженъ, и тогда немедленно былъ отданъ якорь; но едва успѣли вытравить канату до 30 саженъ, транспортъ снова ударился о каменья, и въ то же время былъ прижатъ теченіемъ и свѣжимъ вѣтромъ къ отлогой скалѣ.

5) Въ продолженіе ночи, будучи въ этомъ опасномъ положеніи, не смотря на весьма жестокій вѣтеръ, совершенную темноту, дождь и холодъ, всѣ офицеры и нижніе чины, не теряясь духомъ, употребляли, по приказанію командира, всѣ возможныя средства къ выкачиванію изъ транспорта воды; но около 6 часовъ утра, когда стало уже свѣтать, командиръ транспорта, видя что вода, наполнивъ весь трюмъ, начинала выступать въ жилую палубу, и не видя никакихъ средствъ къ спасенію транспорта,—приступилъ къ спасенію команды, для чего и приказалъ, въ исходѣ 8-го часа утра, срубить гротъ-мачту, которая, упавъ прямо на скалу, доставила возможность всей командѣ, по этой мачтѣ, перебраться на берегъ. Переборка эта, само-собою разумѣется, весьма опасная, но отъ соблюденія въ точности офицерами и нижними чинами воинской дисциплины, не смотря на опасность отъ сильнаго буруна, ходившаго между транспортомъ и скалою, была совершена благополучно въ самое короткое время, не потерявъ ни одного человѣка; спасти же изъ транспорта какъ казеннаго, такъ и собственнаго имущества, кромѣ судоваго образа, 3-хъ хронометровъ и тетради шканечнаго журнала, не было никакой возможности, ибо транспортъ въ это время, отъ прибывающей воды, быстро погружался въ воду, а по переходѣ на берегъ послѣдняго, т. е. командира, транспортъ совершенно затонулъ.

6) Изъ записки, представленной командиромъ транспорта

«Нѣманъ», капитанъ-лейтенантомъ Шкотомъ, въ Слѣдственную коммисію видно: что трехъ-мачтовое датское судно, снявшись съ якоря съ Гельсинорскаго рейда въ одно время съ транспортомъ «Нѣманъ», проходя Категатъ при той же силѣ и направленіи вѣтра отъ SW, разбилось на южной оконечности рифа у острова Лессэ, а транспортъ «Нѣманъ» въ ту же ночь разбился близъ маяка Вингэ въ сѣверныхъ шхерахъ, что и доказываетъ, что датское судно на пути своемъ по Категату встрѣтило теченіе отъ О-та, а транспортъ «Нѣманъ» въ то же время около острова Лессэ встрѣтилъ сильное теченіе отъ SW.

7) Ошибка въ принятіи маяка Вингэ за Тринделенскій, отъ чего послѣдовало и самое крушеніе транспорта, произошла, какъ видно, отъ совершенно неправильнаго теченія, существующаго въ сѣверной части Категата.

Всѣ эти обстоятельства убѣждаютъ, что крушеніе транспорта «Нѣманъ» послѣдовало не отъ упущенія, или неосмотрительности командира его, но единственно отъ совершенно неправильнаго и неподчиненнаго никакимъ законамъ теченія моря, существующаго въ сѣверной части Категата. А потому Коммисія военнаго суда, на основаніи Свода Мор. Уголовн. Пост. (кн. 1 раздѣла 1, глава 4, ст. 108) *приговорила*: капитанъ-лейтенанта Шкота отъ суда и отвѣтственности по дѣлу о крушеніи транспорта «Нѣманъ» освободить; цѣнность же убытка отъ того происшедшую, принять на счетъ казны, а гг. офицерамъ и нижнимъ чинамъ, бывшимъ на этомъ транспортѣ при крушеніи, за потерю собственности, на основаніи Высочайше утвержденной выписки изъ журнала Комитета Министровъ 29 января и 8 февраля 1827 г., и докладной записки начальника Морскаго Штаба 22 января того же 1827 г. за № 263, выдать: первымъ половинное, а послѣднимъ, за потерю заслуженности, полное жалованье.

Временная коммисія военнаго суда, окончивъ дѣло, представила его главному командиру Кронштадтскаго порта, который разсмотрѣвъ слѣдственное и военно-судное дѣло о крушеніи транспорта «Нѣманъ» нашелъ:

1) Когда въ $11^{3}/_{4}$ часовъ ночи открылся огонь на NNO, транспортъ по счисленію отъ пункта, опредѣленнаго въ $9^{1}/_{2}$ часовъ по Ниддигенскимъ маякамъ находился на параллели Трин-

деленскаго маяка къ О-ту въ 2 миляхъ, то, чтобы принять открывшійся огонь за маякъ Тринделенъ, слѣдовало предположить сильное теченіе на SW, прямо противъ крѣпкаго вѣтра отъ этого румба дувшаго, что́ было противно не только общей вѣроятности, но и тому, что за нѣсколько до того часовъ испытано было на самомъ транспортѣ, когда, плывя отъ Ангольта курсомъ N$^1/_2$W, онъ опредѣлилъ себя отъ Ниддигенскихъ маяковъ въ 11$^1/_2$ миляхъ вмѣсто 16 (какъ выходило по пересѣченію курса съ пеленгомъ) и приписывая такую разность дѣйствію теченія и волненія отъ SW, весьма справедливо перемѣнилъ курсъ влѣво на 1 румбъ.

2) Румбъ проведенный отъ Тринделенскаго маяка на SSW, проходилъ по отмели окружающей о-въ Лессэ, внутри голиковъ ее обозначающихъ. Если бы транспортъ находился на этой чертѣ, то близость навѣтреннаго берега и малой глубины не могли бы не обнаружиться въ упавшемъ внезапно и измѣнившемся волненіи, чего однакожъ не было замѣчено; напротивъ того, огромное волненіе приводится въ числѣ причинъ препятствовавшихъ бросать лотъ.

3) *Но почитая уже себя, справедливо или нѣтъ, на SSW отъ Тринделена, слѣдовало, чтобы убѣдиться въ этомъ, тотчасъ привести къ вѣтру на правый галсъ и бросить лотъ.* Большая глубина показала бы, что транспортъ находится не подъ островомъ Лессэ. Непринятіе этой мѣры почитаю я главнѣйшею причиною постигшаго транспортъ бѣдствія. По всѣмъ этимъ соображеніямъ я нахожу, что командиръ транспорта «Нѣманъ» сдѣлалъ ошибку, принявъ маякъ Вингэ за Тринделенъ; и въ этомъ ошибочномъ предположеніи поступилъ неосторожно, взявъ курсъ NNO, не убѣдясь предварительно бросаніемъ лота, дѣйствительно ли онъ находится подъ берегомъ Лессэ. Но полагаю ходатайствовать предъ милосердіемъ Монаршимъ объ освобожденіи его отъ штрафа предвидѣннаго стр. 370 кн. I Разд. II, Свод. Мор. Уголов. Постан., во уваженіе какъ прежней его отличной службы, такъ въ особенности хладнокровія и благоразумной распорядительности, оказанныхъ имъ при самомъ крушеніи транспорта, которымъ должно приписать благополучное спасеніе всей команды.

Во всемъ же прочемъ согласился съ мнѣніемъ Коммисіи военнаго суда.

По разсмотрѣніи дѣла, главный командиръ съ своимъ мнѣніемъ представилъ его въ Морской генералъ-аудиторіатъ, который, по внимательномъ соображеніи всѣхъ обстоятельствъ, нашелъ: что причиною крушенія транспорта «Нѣманъ» было, во 1-хъ: оказавшееся ошибочнымъ предположеніе, что теченіе направляется отъ шведскихъ береговъ къ W, и въ принятіи маяка Вингэ открывавшагося на NNO за Тринделенскій маякъ; во 2-хъ: не принятіе въ соображеніе, что ежели бы транспортъ находился на SSW отъ Тринделенскаго маяка, то ни коимъ образомъ не могло бы быть огромнаго волненія, которое судно постоянно испытывало, ибо при такомъ положеніи оно было бы закрыто отъ волненія островомъ Лессэ; и въ 3-хъ: упущеніе удостовѣриться посредствомъ лота, дѣйствительно ли транспортъ находится въ кругу отмелей острова Лессэ. Относить безусловно въ вину капитанъ-лейтенанту Шкоту первую изъ изложенныхъ выше причинъ, не представляется достаточныхъ основаній, по извѣстному непостоянству вообще теченія въ Категатѣ, неподчиненнаго никакимъ правиламъ, какъ это между прочимъ объяснено въ описаніи Категата, переведеннаго съ шведскаго и датскаго языковъ на русской въ 1844 году г. Храмцовымъ, и чему доказательствомъ служитъ примѣръ датскаго судна, приведенный Шкотомъ въ запискѣ, представленной въ Слѣдственную коммиссію. Судно это слѣдовало однимъ курсомъ съ транспортомъ «Нѣманъ» и разбилось на южномъ рифѣ отъ острова Лессэ, принявъ плавучій маякъ, стоящій на южной оконечности рифа за Тринделенскій. Транспортъ «Нѣманъ» разбился въ шведскихъ шхерахъ близъ маяка Вингэ, слѣдовательно при тѣхъ же обстоятельствахъ транспортъ снесло теченіемъ къ O, а датское судно къ W. Но что касается до двухъ другихъ причинъ, то нельзя не отнести ихъ къ недостаточности соображеній капитанъ-лейтенанта Шкота, въ особенности же нестаранію его, посредствомъ лота, убѣдиться въ томъ, дѣйствительно ли онъ находился въ отмеляхъ, окружающихъ островъ Лессэ. Употребленіе этого средства, необходимаго въ положеніи, въ которомъ находился транспортъ и указаннаго статьей 255 Морскаго Устава, не представляло ни малѣйшаго затрудненія, потому что транспортъ слѣдовалъ попутнымъ вѣтромъ и приведеніе на короткое время въ бейдевиндъ на

правый галсъ не имѣло бы слѣдствіемъ потери мѣста. Основываясь на изложенныхъ выше соображеніяхъ и признавая капитанъ-лейтенанта Шкота по точному смыслу Св. Мор. Уголов. Пост. ст. 370 виновнымъ въ неосмотрительности, имѣвшей слѣдствіемъ разбитіе транспорта «Нѣманъ», Морской генералъ-аудиторіатъ находитъ его, Шкота, подлежащимъ исключенію изъ службы. Но опредѣляя подсудимому наказаніе по точной силѣ закона, генералъ-аудиторіатъ считалъ обязанностію обратить вниманіе на слѣдующія обстоятельства, дающія Шкоту нѣкоторыя права на снисхожденіе:

1) Что въ продолженіе всей ночи, бывшей столь гибельною для транспорта, какъ командиръ его, такъ и старшій офицеръ корпуса флотскихъ штурмановъ штабсъ-капитанъ Савинъ, находились постоянно на верху, и всѣ старанія ихъ были направлены къ тому, чтобы посредствомъ безпрерывно повѣряемаго счисленія и открывающихся огней, опредѣлить надлежащій курсъ для судна; слѣдовательно въ дѣйствіяхъ ихъ не было ни малѣйшей небрежности, а замѣчается только недостаточность соображенія, которая, болѣе или менѣе, есть дѣло большой практики и опытности.

2) Что благоразумныя и хладнокровныя распоряженія капитанъ-лейтенанта Шкота при крушеніи транспорта и сохраненіе между экипажемъ его порядка и повиновенія много способствовали къ спасенію команды.

3) Отличная до сего времени служба этого штабъ-офицера и ходатайство въ пользу его главнаго командира Кронштадтскаго порта.

По симъ уваженіямъ генералъ-аудиторіатъ осмѣливается предать участь подсудимаго капитанъ-лейтенанта Шкота Монаршему милосердію и если Его Императорскому Величеству благоугодно будетъ облечить мѣру присужденнаго Шкоту, на основаніи законовъ наказанія, генералъ-аудиторіатъ пріемлетъ смѣлость ходатайствовать о замѣненіи исключенія изъ службы двухмѣсячнымъ арестомъ, съ содержаніемъ на гауптвахтѣ. Убытокъ происшедшій отъ крушенія транспорта «Нѣманъ» и отъ потери бывшаго на немъ груза, простирающійся по исчисленію флота генералъ-интенданта на 177410 р. 27 к., равно и издержки, произве-

денныя послѣ крушенія судна, по неимѣнію у Шкота, никакого имущества, генералъ-аудиторіатъ полагаетъ принять на счетъ казны и вмѣстѣ съ тѣмъ поставить кому слѣдуетъ въ обязанность удовлетворить экипажъ погибшаго транспорта за потерю при семъ случаѣ собственности, на основаніи Св. Мор. Уг. Пост. кн. 2, допол. къ ст. 641. Заключеніе это повергнуть на Всемилостивѣйшее благосоизволеніе Его Императорскаго Величества.

На представленномъ съ таковымъ заключеніемъ всеподданнѣйшемъ докладѣ Морскаго генералъ-аудиторіата, въ 10 день февраля 1853 г. послѣдовала собственноручная Его Императорскаго Величества конфирмація: «отставить отъ службы, предоставя вступить вновь въ оную первымъ офицерскимъ чиномъ, а впрочемъ, быть по сему».

2.

Фрегатъ „Діана“.

Однимъ изъ тѣхъ ужасныхъ, рѣдкихъ явленій въ природѣ, случающихся однакоже чаще въ Японіи нежели въ другихъ странахъ, совершилась гибель фрегата «Діана», о подробностяхъ которой генералъ-адъютантъ Путятинъ, изъ Симоды, отъ 1 (13) февраля 1855 года, доносилъ слѣдующее:

Прибывъ съ фрегатомъ «Діана» 22 ноября 1854 года въ Симоду, для окончанія начатыхъ съ Японскимъ правительствомъ переговоровъ, я оставался на этомъ рейдѣ въ ожиданіи прибытія полномочныхъ изъ Іеддо. На пути изъ Оосака въ Симоду, остановясь въ проливѣ Линсхотена у города Кадо, я узналъ тамъ отъ японцевъ, что англійскій отрядъ, состоявшій изъ фрегата, корвета и двухъ пароходовъ, былъ въ Нагасаки въ продолженіе шести недѣль и ушелъ оттуда въ октябрѣ мѣсяцѣ, получивъ позволеніе отъ Японскаго правительства посѣщать какъ этотъ портъ, такъ и Хакодате, въ Сангарскомъ проливѣ, для снабженія судовъ провизіею. По этимъ слухамъ нужно было поставить фрегатъ въ такую позицію, чтобы непріятель имѣлъ какъ можно менѣе выгодъ отъ превосходства своихъ силъ. Для сего фрегатъ былъ подведенъ къ приглубому берегу и, имѣя два якоря на срединѣ бухты

былъ ошвартовленъ съ кормы и съ носу. Вмѣстѣ съ тѣмъ на дальнѣйшемъ мысу образующемъ эту бухту, устроенъ былъ сигнальный постъ для наблюденія за приближеніемъ непріятеля, не безъ возраженій со стороны японцевъ, согласившихся однакоже впослѣдствіи на необходимость имѣть оный въ нашемъ положеніи. Свѣжіе вѣтра и зыбь не позволили намъ долго оставаться на этомъ мѣстѣ и 3 декабря мы оттянулись и встали между берегомъ и высокою отдѣльною скалою Инубасири, лежащею почти среди бухты, дабы въ случаѣ надобности тотчасъ опять подтянуться къ берегу.

По прибытіи полномочныхъ, первое свиданіе наше было 8 декабря, а на слѣдующій день они отдали визитъ и были приняты со всѣми почестями, слѣдующими ихъ званію. Вечеромъ того же дня WSW вѣтеръ засвѣжѣлъ до силы шторма, почему, отдавъ второй якорь, мы спустили реи и стеньги. На слѣдующій день вѣтеръ стихъ, но стенегъ и реевъ не поднимали, имѣя въ виду исправленіе такелажа, и для этой работы предполагалось перейти въ сѣверо-восточную часть бухты, болѣе покойную для якорной стоянки.

11-го утромъ, при легкомъ вѣтрѣ отъ W, начали завозить верпы, чтобы перетянуть фрегатъ, и вмѣстѣ съ тѣмъ готовились отправить на берегъ послѣдніе имѣвшіеся у насъ для японцевъ подарки.

Около 10 часовъ утра, находясь въ каютѣ, я почувствовалъ содраганіе, которое отозвалось еще ощутительнѣе въ каютъ-компаніи. Спустя четверть часа послѣ этого землетрясенія, вода близъ города какъ будто закипѣла,—усилившееся вдругъ теченіе рѣки произвело на отмелыхъ мѣстахъ буруны и всплески. Въ тоже самое время, съ моря вода пошла сильно на прибыль, и принявъ грязный видъ, заклокотала кругомъ острова Инубасири и мысовъ; горизонтъ воды сталъ быстро подниматься и джонки, стоявшія у города, двинулись вверхъ по рѣкѣ. Гребныя наши суда, возвращавшіяся съ завозомъ, немедленно были призваны къ фрегату; вмѣстѣ съ этимъ вода пошла быстро на убыль и былъ отданъ второй якорь. Вслѣдъ за тѣмъ, но прежде нежели скорость убыли начала уменьшаться, пошла новая прибыль, отчего фрегатъ стало ворочать, то въ одну, то въ другую сто-

рону, на нѣсколько румбовъ, а когда сила прибыли взяла верхъ фрегатъ въ нѣсколько секундъ сдѣлалъ цѣлый оборотъ. Съ этого времени приливъ и отливъ быстро смѣнялись, горизонтъ воды безпрерывно то поднимался, то опускался, и между островомъ и берегомъ, образовался совершенный водоворотъ. По мѣрѣ того, какъ усиливался приливъ или отливъ, потокъ того или другаго дѣлался шире и, кружимый водоворотомъ, фрегатъ прижимало то къ острову, то къ берегу, съ большою скоростію, не смотря на два якоря и хорошій грунтъ. О быстротѣ этихъ движеній можно судить потому, что въ началѣ своего круженія фрегатъ, въ продолженіе 30 минутъ, сдѣлалъ 42 полныхъ оборота. При этомъ мы не разъ находились въ опасности быть разбитыми въ дребезги объ островъ или объ одинъ изъ ближайшихъ мысовъ. Первое такое движеніе, и потому произведшее наибольшее впечатлѣніе, было къ острову, всѣмъ бортомъ. Средствъ остановить фрегатъ не было, мы смотрѣли на приближающуюся скалу и ожидали, что въ слѣдующую минуту фрегатъ о нее разобьется; шумъ теченія, спертаго между фрегатомъ и островомъ, все увеличивался. Но въ трехъ шагахъ отъ грозной скалы, фрегатъ остановился, постоялъ и черезъ нѣсколько секундъ пошелъ обратно. Провидѣнію угодно было еще спасти насъ;—отбоемъ воды дѣйствовавшимъ у острова, фрегатъ отбросило въ противную сторону.

Отойдя отъ страшнаго Инубасири, фрегатъ продолжалъ кружиться и то подвигался къ городу, то къ устью бухты. Стоявшія въ бухтѣ джонки несло по всѣмъ направленіямъ. Одно изъ этихъ судовъ сѣло на наши канаты, сломало нашъ бомъ-утлегарь, утлегарь, блинда-гафель и до того увеличивало напоръ теченія на цѣпи, пока не разворотило ему корму. Тогда сняли съ него двухъ японцевъ и джонка, отнесенная отъ фрегата, вскорѣ потонула. При отдачѣ послѣ этого третьяго якоря, навалила на правую скулу другая джонка, которая повредивъ форъ-руслень и едва держась на водѣ, была наконецъ отнесена отъ фрегата при перемѣнѣ теченія.

Для города Симоды, второй валъ прилива былъ самый пагубный. Поднявшись сажени на три выше обыкновеннаго уровня, море покрыло все селеніе, нѣсколько минутъ виднѣлись однѣ крыши кумирень. Послѣдовавшій за этимъ отливъ наполнилъ

бухту частями домовъ, джонокъ, цѣлыми крышами, домашнею утварью, человѣческими трупами и спасавшимися на обломкахъ людьми; все это неслось изъ города въ мутномъ потокѣ, съ неимовѣрною быстротою. Съ фрегата, котораго цѣпи дрожали, приготовлены были кругомъ концы, но несчастныхъ проносило въ значительномъ отъ насъ разстояніи. Изъ всѣхъ ихъ, намъ удалось спасти одну старуху, которую прибило къ борту фрегата. Около этого времени, надъ городской долиной, показался дымъ и по воздуху распространился сѣрный запахъ. За этимъ вторымъ валомъ послѣдовало еще четыре, смывшіе существованіе города Симоды.

Приливъ и отливъ смѣнялись съ такою быстротою, что въ продолженіе полу-минуты глубина измѣнялась болѣе чѣмъ на сажень; лотовые едва успѣвали выкликать число футовъ, и наибольшая разность въ уровняхъ малой и высокой воды доходила до $5^1/_2$ саженъ.

Въ 12-мъ часу фрегатъ вертѣлся уже медленнѣе, но съ каждымъ новымъ приливомъ его тащило къ сѣверному отмелому берегу, потому что якоря, которыхъ лапы при оборотахъ фрегата были спутаны цѣпями, уже болѣе не удерживали его на мѣстѣ. Вскорѣ послѣ этого, при одномъ изъ оборотовъ, мы были въ опасности сломать бушпритъ объ отвѣсный берегъ острова. Готовясь на все возможное, приказано было перекрѣпить орудія; но команда не успѣла еще окончить этого дѣйствія, какъ фрегатъ начало кренить на лѣвую сторону и наклоненіе сдѣлалось вскорѣ столь опаснымъ, что велѣно было просвистать: «всѣхъ на верхъ!» Казалось фрегатъ опрокидывается..... Команда спасалась на правыхъ сѣткахъ, и въ этомъ положеніи была еще исполнена команда: «люки закрыть!» За тѣмъ воцарилась тишина и только слышны были слова: «да будетъ воля Божія. Ребята не робейте». Фрегатъ лежалъ на боку и скрипѣлъ во всѣхъ частяхъ. Это продолжалось, казалось, около минуты.... Съ новымъ приливомъ фрегатъ началъ подниматься, но вмѣстѣ съ этимъ изъ палубы послышались стоны. До начала землетресенія, два орудія, ближайшія къ каютѣ, были поворочены вдоль борта, чтобы въ порты удобнѣе было принимать кабельтовы и бухтамъ дать больше мѣста; а когда крѣпившимъ орудія просвистали на верхъ, то правое изъ этихъ орудій опрокинулось и убило попавшаго подъ него

матроса Соболева, унтеръ-офицеру Терентьеву переломило ногу, а матросу Викторову оторвало ногу ниже колѣна.

Когда фрегатъ всталъ и опять былъ на глубинѣ, на вахту доложили, что вода въ трюмѣ сильно прибываетъ, почему тотчасъ привели въ дѣйствіе всѣ помпы, и въ тоже почти время, въ небольшомъ разстояніи отъ борта, всплыла часть киля. Спустя съ четверть часа фрегатъ съ новою убылью опять наклонило, но меньше чѣмъ въ первый разъ, а съ прибылью еще придвинуло къ берегу. При слѣдующей за тѣмъ убыли, не смотря на то что изъ воды показался даже штокъ якоря на цѣлый футъ и воды оставалось всего только 6 футовъ, фрегатъ не кренило, а напротивъ, сильнымъ теченіемъ подавало впередъ! Послѣ этого, фрегатъ наклоняло еще три раза, каждый разъ менѣе и менѣе.

Эти колебанія моря продолжались до $^1/_2$ 4 ч. пополудни и фрегатъ окончательно остановился на глубинѣ 22 футъ, въ 10-ти саженяхъ отъ подводныхъ каменьевъ. Въ трюмѣ воды прибывало около двухъ футовъ въ часъ и, по осмотрѣ снаружи, оказалось что оторванъ руль, переломившійся ниже головы, и большая часть старнпоста.

Въ это время бухта представляла жалкую картину разрушенія. По всему берегу, до высоты 3-хъ саженъ надъ обыкновеннымъ уровнемъ моря, были разбросаны обломки судовъ и домовъ. Въ Симодѣ изъ 1000 разной величины зданій, большею частію деревянныхъ, всего осталось 16 полуразрушенныхъ домовъ.

Часть строеній была унесена въ море, другая придвинута къ подошвамъ горъ, окружающихъ симодскую долину. Эти же горы остановили и немалое число джонокъ, изъ которыхъ нѣкоторые были занесены на цѣлую милю отъ берега. Сѣверовосточный уголъ бухты, противъ селенія Какисаки, тоже частью разрушеннаго, былъ полонъ изломанныхъ джонокъ, строеній и вообще разнаго имущества,—все это, спертое здѣсь теченіемъ, составляло сплошную массу, которая какъ бы служила продолженіемъ берега. Здѣсь, на слѣдующій день, найдена была и часть нашего киля, съ фалшкилемъ, съ частью дейдвуда и съ двумя обшивными досками. Гнѣздо старнпоста было пусто, но шипъ фалстарнпоста, съ нѣсколькими щепами этого дерева, остался въ своемъ мѣстѣ. По обмѣру всего этого куска, оказалось киля 80 футъ, а фалшкиля

90, въ $4^1/_2$ фута вышиною въ кормовомъ концѣ и въ 2 фута въ переднемъ. Старшостъ вѣроятно потонулъ вмѣстѣ съ рулемъ, оборвавшимъ съ собою всѣ петли, и ихъ тщетно искали въ продолженіе двухъ недѣль, посредствомъ водолазнаго аппарата, по всему пути, пройденному фрегатомъ 11 декабря.

Такимъ образомъ, при ясномъ небѣ и маловѣтріи, на якоряхъ, одними лишь ужасными колебаніями моря, фрегатъ приведенъ былъ въ крайне гибельное состояніе. Оставалось рѣшиться на килеваніе, но какъ этой работы не было никакой возможности исполнить въ Симодской бухтѣ, то необходимо было, не въ дальнемъ отъ нея разстояніи, отыскать другую закрытую гавань. Съ этою цѣлью, вмѣстѣ съ японскими чиновниками, посланы были съ фрегата два офицера, которые объѣхавъ сначала восточный, а потомъ западный берегъ полуострова Идзу, возвратились на фрегатъ 30 декабря и донесли, что въ 35-ти миляхъ отъ Симоды, открыли на W берегу совершенно закрытую и удобную для килеванія бухту Хеда, и еще другую ближайшую, Арари, въ одну изъ которыхъ я и рѣшился перейти при первой благопріятной погодѣ.

На пути своемъ, офицеры эти встрѣчали множество разрушенныхъ домовъ въ селеніяхъ и обвалы скалъ, затруднявшіе ихъ переходы. По словамъ японцевъ, ужасные слѣды этого землетрясенія обозначились по всему восточному и южному берегамъ острововъ Нипона и Сикокфа. Огромный городъ Оосака, нами только что оставленный, болѣе не существуетъ. Въ первый день землетрясенія разрушило внѣ строенія, а во второй наводненіе потопило окрестности и унесло его остатки.

Между тѣмъ для облегченія ослабленнаго фрегата, въ продолженіи 14, 15 и 16 декабря, свезли на берегъ всю артиллерію со станками, и послѣ этого подвели подъ кормовую часть прошпикованный парусъ, каковыя работы много замедлялись постоянно жестокими W вѣтрами и зыбью. Послѣ этого течь уменьшилась на половину: вмѣсто 18 дюймовъ стало прибывать только 9 дюймовъ въ часъ. Въ тоже время на берегу составлялся запасный руль или потесь, по способу капитана Пеата, и исправлялись гребныя суда.

Пока отыскивалась бухта и фрегатъ готовился къ отходу,

переговоры, возобновленные 14-го декабря, продолжались въ селеніи Какисаки, и 28-го, я передалъ Японскимъ полномочнымъ послѣднее мое рѣшеніе.

На другой день по возвращеніи офицеровъ, искавшихъ бухту, фрегатъ снялся, но несоразмѣрность носовой части фрегата противу кормовой задерживала уклоненіе его подъ вѣтеръ и мы принуждены были бросить якорь. Тоже самое повторилось вечеромъ того же дня и наконецъ, послѣ нѣкоторыхъ дополнительныхъ работъ, состоявшихъ въ переноскѣ тяжестей на корму и облегченіи носа, мы оставили Симодскую бухту 2 января, въ 8 часу утра, при умѣренномъ сѣверномъ вѣтрѣ. Въ одно время съ нами снялась джонка, комплектованная людьми изъ команды фрегата и взятая мною по предложенію японцевъ, на случай спасенія людей, если бы на морѣ течь сильно увеличилась.

По выходѣ изъ Симоды, мы благополучно обогнули южный мысъ полуострова Идзу и стали подниматься къ сѣверу. Перемѣнные тихіе вѣтра заставляли насъ три раза ворочать оверштагъ, при чемъ фрегатъ очень хорошо слушался руля и часу въ пятомъ мы находились не болѣе какъ въ семи миляхъ отъ порта Арари, куда я еще надѣялся дойти до сумерекъ. Сдѣлавшійся же въ это время противный вѣтеръ заставилъ насъ искать на ночь якорнаго мѣста въ открытой бухтѣ Матсусаки. Подойдя довольно близко къ берегу, мы не могли однакоже найти глубины, и какъ бухта эта оказалась открытою почти на половину компаса отъ западныхъ вѣтровъ, господствующихъ здѣсь зимою, то я счелъ небезопаснымъ въ ней оставаться и привелъ на правый галсъ, чтобы держаться подъ малыми парусами въ продолженіе ночи, не предвѣщавшей быть бурною.

Перемѣнившійся въ 8 часовъ вѣтеръ, отъ SWtW, началъ свѣжѣть и разводить волненіе, отчего на фрегатѣ течь стала усиливаться. Въ исходѣ десятаго, находясь отъ берега по счисленію въ 10 миляхъ начали поворачивать чрезъ фордевиндъ на правый галсъ, при чемъ фрегатъ едва спускался подъ вѣтеръ и напоромъ волненія на потесь, сорвало съ нее найтовы и планку, удерживавшіе потесь въ своемъ мѣстѣ.

Немедленно приступлено было къ исправленію потеси и для увеличенія ея силы и лучшаго прикрѣпленія къ кормѣ, опустили

ее въ средній портъ адмиральской каюты; вмѣстѣ съ тѣмъ для уменьшенія хода, закрѣпили крюйсель и положили гротъ-марсель на стеньгу. По окончаніи этой работы, видя что фрегатъ долженъ быть въ близкомъ разстояніи отъ берега, начали опять поворачивать чрезъ фордевиндъ, закрѣпивши предварительно гротъ-марсель и положивъ форъ-марсель съ фокомъ на стеньгу. Фрегатъ однакоже не пошелъ подъ вѣтеръ и причиною этого была нарушенная соотвѣтственность между носовою и кормовою частями, которая при тихихъ вѣтрахъ не имѣла никакого вліянія, но при свѣжихъ и волненіи нисколько не позволяла ему уклоняться подъ вѣтеръ. Для уменьшенія давленія на скулу, стали поворачивать съ наполненнымъ форъ-марселемъ, но и это не произвело никакого дѣйствія. Наконецъ, замѣчая въ темнотѣ близость берега, поставили гротъ-марсель, крюйсель и фокъ, чтобы поворотить оверштагъ; но фрегатъ, взявъ ходъ, при положеніи руля подъ вѣтеръ и спускѣ стакселя, не пошелъ къ вѣтру. Тогда оставалось только, идя самымъ малымъ ходомъ, бросать безпрерывно лотъ и придя на глубину отдать якоря, ибо, по близости берега, не возможно было дѣлать никакихъ дальнѣйшихъ испытаній. Въ $^1/_2$ 3 часа, доставъ 20-саженную глубину, закрѣпили немедленно паруса, отдали оба якоря и тотчасъ спустили брамъ-стеньги въ ростры. Фрегатъ, по вытравленіи канатовъ, имѣлъ за кормою 9-саженную глубину. Въ этомъ положеніи оставались до разсвѣта, который намъ открылъ, что фрегатъ находился противъ извѣстной горы Фудзи, въ кабельтовѣ отъ песчанаго прибрежья, по которому ходилъ сильный бурунъ. Вѣтеръ, дувшій вдоль берега, развелъ сильное волненіе и потому я велѣлъ немедленно спустить стеньги и нижнія реи и отдать третій якорь.

На сопутствовавшей фрегатѣ японской джонкѣ, подъ командою лейтенанта Энквиста, разорвался парусъ вблизи подвѣтреннаго берега, такъ что для спасенія команды оставалось только выброситься на песчаное прибрежье, тянувшееся на большее разстояніе къ сѣверу отъ фрегата, что въ продолженіе ночи и пришлось исполнить.

3 января 1856 г. старались по возможности облегчить корму фрегата отъ всѣхъ тяжестей, и почти безпрерывно дѣйствовали помпами. Такимъ же образомъ провели 4-е января до вечера.

322488

Такъ какъ вѣтеръ не стихалъ, а волненіемъ все болѣе и болѣе разслабляло фрегатъ, то при частомъ поврежденіи помпъ и усилившейся течи, вскорѣ дошедшей до 40 дюймовъ, нужно было принять мѣры для спасенія команды, если бы фрегатъ сталъ погружаться на дно.

Передъ захожденіемъ солнца спущенъ былъ 10-ти весельный катеръ съ боканцевъ, который взявъ конецъ съ фрегата, перескочилъ подъ парусами чрезъ буруны и былъ вытащенъ на берегъ при помощи собравшихся Японцевъ. По концу отправлена была гичка съ 6-ю человѣками, и хотя бывшія на ней люди спасены, но ее вытащили съ большимъ трудомъ на берегъ. По этому, предполагавшійся свозъ двухъ пострадавшихъ во время землетрясенія больныхъ, лежавшихъ въ койкахъ, былъ отложенъ до слѣдующаго утра.

Ночь проведена въ безпрерывномъ качаніи помпъ, при течи, которую одолѣвать было уже невозможно. Къ утру сила вѣтра нѣсколько уменьшилась, а потому былъ посланъ катеръ для отысканія заводи, удобной для высадки больныхъ и выгрузки вещей, нетерпящихъ пропуска черезъ воду. Между тѣмъ приготовляли плотъ изъ обломковъ киля, находившихся на шканцахъ, и поднявъ грота и фока-реи, спустили съ ростръ гребныя суда на воду. Не надѣясь, чтобъ фрегатъ продержался долго на водѣ и какъ, кромѣ того, ночью переправа людей въ бурунахъ представляла большую опасность, я рѣшился наконецъ свозить команду на берегъ.

Первыми свезены были больные съ медикомъ, священникомъ и церковною принадлежностію. За тѣмъ перевезена была казенная сумма съ шнурованными книгами, шканечнымъ журналомъ и проч.; нижніе чины отправлялись партіями, на барказѣ, и посредствомъ тонкихъ концевъ вытаскивались чрезъ буруны на берегъ. Къ 4 часамъ пополудни оконченъ перевозъ людей благополучно и послѣ того былъ посланъ барказъ забрать еще нѣсколько вещей выложенныхъ на рострахъ; при послѣдней однакоже поѣздкѣ буруны и вѣтеръ усилились до того, что нельзя было снять гребцовъ съ барказа и они на немъ ночевали, оставаясь внѣ буруновъ. 6 января вѣтръ и зыбь начали утихать и мы воспользовались этимъ временемъ, чтобы свезти нѣсколько ружей, два ящика

патроновъ и часть багажа нижнихъ чиновъ. Въ это время вода въ трюмѣ подходила уже подъ самый кубрикъ, но фрегатъ, не имѣя орудій и весьма малое количество провизіи и воды, осѣдалъ менѣе нежели можно было предполагать.

Въ этомъ положеніи я хотѣлъ испытать еще одно предложеніе японцевъ: отбуксировать фрегатъ въ закрытый портъ Хеда, отстоявшій отъ насъ на 15 миль, и поставить его тамъ на мель. 7 января, по утру, японцы дѣйствительно собрали до 100 лодокъ и при сдѣлавшемся штилѣ стали буксировать фрегатъ, въ которомъ вода поднялась до одной трети высоты жилой палубы. Въ продолженіе трехъ часовъ они отбуксировали фрегатъ миль на 5-ть, такъ что я началъ имѣть надежду на успѣхъ. Вдругъ, къ крайнему нашему удивленію и безъ малѣйшаго повода, мы увидѣли, что японскія лодки спѣшатъ покинуть фрегатъ и берутъ направленіе къ мѣстамъ откуда прибыли. Остановить ихъ не представлялось никакой возможности; впрочемъ, вскорѣ объяснилась причина ихъ удаленія. Настигшій насъ минутъ черезъ 10 шквалъ отъ S развелъ быстро сильное волненіе и мы, находясь на лодкѣ, съ трудомъ успѣли уйти подъ парусомъ въ портъ Эноро. Вѣтромъ, фрегатъ поворотило обратно и понесло къ прежнему мѣсту; вскорѣ мы увидѣли его опрокинутымъ, съ сильнымъ буруномъ, разбивавшимся надъ его верхнимъ бокомъ. Заходъ солнца скрылъ отъ насъ дальнѣйшую участь фрегата и съ разсвѣтомъ мы не видали уже болѣе его слѣдовъ. Во время сихъ произшествій все производилось съ должнымъ порядкомъ и подчиненностію, и я долженъ отдать полную справедливость отличной распорядительности командира и усердію всѣхъ офицеровъ. Не могу также умолчать о готовности японцевъ оказывать намъ всякое пособіе и снабжать насъ всѣмъ необходимымъ. Присланные немедленно отъ правительства чиновники искренно сочувствовали нашему несчастію, устроивали на-скоро дома, чтобъ прикрыть насъ отъ суровости зимняго времени и всѣми мѣрами старались облегчить наше положеніе. Если къ сему прибавить, что въ селеніи Міа-Сима, близъ котораго мы вышли на берегъ, не оставалось ни одного дома не разрушеннаго землетрясеніемъ, то нельзя довольно похвалить ихъ человѣколюбивую объ насъ заботливость. Чрезъ два дня мы отправились двумя партіями, частію

по большой ровной дорогѣ, ведущей изъ Міако въ Іедо, а частію по крутымъ горамъ, въ прежде назначенный для нашего исправленія портъ Хеда. Тутъ, не смотря что и это мѣсто потерпѣло отъ землетрясенія, мы нашли нарочно построенные для команды дома и большой храмъ съ пристройками, очищенный для офицеровъ. Здѣсь мы остаемся въ ожиданіи случая, который бы насъ могъ вывести изъ нашего затруднительнаго положенія.

Предъ отправленіемъ фрегата изъ Симоды, я оставилъ тамъ капитана 2 ранга Посьета и надворнаго совѣтника Гошкевича. По прибытіи въ Хеда, я былъ извѣщенъ г. Посьетомъ о приходѣ въ Симоду американскаго пароваго фрегата «Паугатанъ».

Паровой фрегатъ Соединенныхъ Штатовъ «Паугатанъ» прибылъ сюда подъ командою капитана Макклюни, съ Коммисаромъ, капитаномъ Адамсомъ, привезшимъ ратификацію японскаго трактата изъ Вашингтона. Какъ командиръ, такъ и всѣ офицеры принимали большое участіе въ нашемъ тягостномъ положеніи, снабдили насъ нѣкоторою провизіею и одеждою, сообщили намъ газеты и извѣстія о неудачныхъ дѣйствіяхъ союзныхъ отрядовъ противъ Петропавловска, предложивъ въ тоже время отвезти насъ въ Шанхай. Изъявивъ имъ искреннюю благодарность за сдѣланное намъ пособіе, я не счелъ благоразумнымъ въ теперешнихъ обстоятельствахъ переѣзжать въ Шанхай.

Устроившись окончательно въ портѣ Хеда, мы получили много подарковъ отъ Японскаго правительства, принявшаго на свой счетъ переѣзды и содержаніе наше въ теченіи первыхъ 10 дней нашего бѣдствія. Японцы доселѣ снабжаютъ насъ рисомъ, рыбою, саки и сладкимъ картофелемъ въ изобиліи, такъ что вся команда пользуется совершеннымъ здоровьемъ и только съ нетерпѣніемъ выжидаетъ минуты своего возвращенія.

3.

Клиперъ „Пластунъ“.

Клиперъ «Пластунъ», возвращаясь въ Балтику въ составѣ отряда, подъ начальствомъ флигель-адъютанта капитана 1 ранга

Попова, погибъ, на пути изъ Копенгагена въ Кронштадтъ, 18 августа 1860 г. отъ пороховаго взрыва.

По полученіи отъ начальника отряда подробнаго донесенія объ этомъ несчастномъ событіи, наряжена была, по повелѣнію Его Императорскаго Высочества Государя Великаго Князя Генералъ-Адмирала, особая Коммисія, для строгаго изслѣдованія причинъ этого несчастнаго случая. Въ Коммисію назначены были: предсѣдателемъ—членъ адмиралтействъ-совѣта вице-адмиралъ Панфиловъ, а членами: контръ-адмиралъ Бутаковъ, корпуса морской артиллеріи генералъ-маіоръ Мещеряковъ, капитаны 1 ранга: Римскій Корсаковъ, Штофрегенъ и баронъ Таубе. Впослѣдствіи, по случаю отбытія барона Таубе изъ Кронштадта въ Ревель на зимовку съ ввѣреннымъ ему кораблемъ, замѣнилъ его въ Коммисіи капитанъ 1 ранга Кернъ.

Слѣдственной коммисіи поручено было:

1) Разсмотрѣть рапортъ начальника отряда о гибели клипера и всѣ слѣдующія къ нему приложенія.

2) По содержанію имѣющихся въ виду свѣдѣній разъяснить и привести въ точную извѣстность всѣ подробности, сопровождавшія гибель клипера «Пластунъ» и спасеніе оставшихся въ живыхъ.

3) Обратить строгое вниманіе на причины, по коимъ могъ послѣдовать взрывъ въ крюйтъ-камерѣ клипера, и привести предметъ этотъ чрезъ обслѣдованіе въ совершенную по мѣрѣ возможности ясность.

4) Постановить о всемъ вышеизложенномъ свое мнѣніе.

5) Слѣдственное дѣло и мнѣніе препроводить въ Управленіе флота генералъ-аудитора, для внесенія на ревизію въ Морской генералъ-аудиторіатъ.

Слѣдственная коммисія, по разсмотрѣніи произведеннаго ею изслѣдованія, заключила:

1) Клиперъ «Пластунъ», идя подъ парусами, со скоростію около 10 узловъ, 18 августа былъ взорванъ, въ 5 часовъ 8 м. пополудни, въ широтѣ 57° 45′ N, долготѣ 20° 5′ O отъ Гринича, на глубинѣ по картѣ около 70 саженъ.

2) Возможная помощь съ шедшихъ совмѣстно корветовъ «Рында» и «Новикъ», при такомъ ходѣ и большомъ волненіи, была подана весьма скоро, благодаря чему спасено офицеровъ 4,

унтеръ-офицеровъ 4 и рядовыхъ 27, въ томъ числѣ даже больной медикъ и увѣчные и обозженные унтеръ-офицеръ и 4 матроса.

3) Взрывъ неизбѣжно произошелъ или отъ неосторожности, или отъ умысла, а непосредственные виновники этого несчастія всѣ погибли; поэтому, дабы придти къ какому либо заключенію, Коммисіи пришлось вникнуть въ бытъ служившихъ на клиперѣ и порядки на немъ соблюдавшіеся.

4) Изъ собранныхъ показаній оказалось, что, не смотря на требовательность отряднаго начальника по части артиллерійской, вопреки представленій артиллерійскаго содержателя, (*) по приказанію командира, которому содержатель не смѣлъ дѣлать самостоятельныхъ указаній на Уставъ, въ крюйтъ-камерѣ находилось:

a) По выходѣ изъ Николаевска принятый порохъ долгое время былъ *въ деревянныхъ боченкахъ*.

b) Бомбы лежали въ серединѣ крюйтъ-камеры и даже отъ качки однажды завалили дверь ея.

c) Что хотя впослѣдствіи бомбы были вынуты изъ крюйтъ-камеры и порохъ разложенъ въ мѣдные ящики, но гранаты, шрапнелева картечь и конгревовы ракеты, до послѣдняго времени оставались въ крюйтъ-камерѣ, и были вынесены только вслѣдствіе замѣчанія отряднаго начальника о безпорядкахъ въ ней.

d) Ударныя же трубки въ деревянныхъ ящикахъ, (**) пистоны съ патронами въ кокорахъ, постоянно находились въ выходѣ ея, и изъ дѣла не видно, чтобъ они были вынесены до момента взрыва.

5) За $2^1/_2$ часа до взрыва крюйтъ-камера была отперта для приведенія ея въ порядокъ, вслѣдствіе замѣчанія, сдѣланнаго отряднымъ начальникомъ въ Копенгагенѣ. Огни на клиперѣ предъ открытіемъ крюйтъ-камеры были погашены, ходившіе туда люди обыкновенно осматривались, и работали въ ней босикомъ.

Въ исправности крюйтъ-камернаго фонаря сомнѣваться Коммисія не имѣетъ основаній, ибо хотя въ крюйтъ-камерѣ и была пороховая пыль, но работали въ ней до взрыва уже цѣлыхъ $2^1/_2$ часа, и слѣдовательно не было причины не произойти взрыву

(*) Показанія артиллерійскаго кондуктора Ѳедорова.

(**) Показанія офицеровъ.

раньше, если бы были щели и чрезъ нихъ сообщеніе пороховой пыли съ огнемъ этого фонаря. Какъ конгревовы ракеты, такъ гранаты и шрапнелева картечь были до взрыва *уже вынесены* изъ нея и слѣдовательно главная работа въ крюйтъ-камерѣ окончена.

6) Въ крюйтъ-камерѣ, во время взрыва, находился одинъ лишь артиллерійскій содержатель, кондукторъ Савельевъ, и слѣдовательно, какъ неосторожность, такъ и умыселъ, если его предположить, могли произойти только непосредственно отъ него.

7) Всѣ вышеписанные безпорядки могли привести къ случайному взрыву. Произведенные же Коммисіею опыты въ присутствіи юнги Мартынова, по показаніямъ котораго прежде взрыва была слышна въ крюйтъ-камерѣ трескотня, побудившая Коммисію предположить, что взрывъ произошелъ именно отъ ударныхъ трубокъ, не привели ее ни къ какому положительному убѣжденію.

«Морской генералъ-аудиторіатъ, по разсмотрѣніи настоящаго дѣла, нашелъ, что клиперъ «Пластунъ», подъ командою лейтенанта барона Дистерло, возвращаясь въ Кронштадтъ во 2-мъ Амурскомъ отрядѣ, подъ начальствомъ флигель-адъютанта капитана 1 ранга Попова, и идя подъ парусами со скоростію около 10 узловъ, 18 августа 1860 г. пошелъ ко дну, вслѣдствіе пароховаго взрыва въ крюйтъ-камерѣ, случившагося въ 5 час. 8 мин. пополудни въ широтѣ 57°45′ N, долготѣ 20°5′ O отъ Гринича, на глубинѣ по картѣ около 70 саж., при чемъ погибли: командовавшій клиперомъ лейтенантъ баронъ Дистерло, старшій офицеръ лейтенантъ Розенбергъ, лейтенантъ Гавриловъ, мичманъ Леманъ, прапорщики корпуса штурмановъ Евдокимовъ и Кочетовъ, вольный механикъ Гольмъ и 68 нижнихъ чиновъ, въ томъ числѣ артиллерійскій содержатель кондукторъ Савельевъ. Послѣ взрыва клиперъ держался на водѣ не болѣе 3 минутъ и эта быстрота, съ какою погрузился онъ въ море, объясняетъ столь значительную потерю людей; тѣ же, которые успѣли ухватиться за разные обломки, борясь съ грозившею имъ смертію, нашли спасеніе на 3 катерахъ, вельботѣ и четверкѣ, спущенныхъ съ шедшихъ вмѣстѣ съ клиперомъ корветовъ «Рында» и «Новикъ». Такимъ образомъ спасены 3 офицера, медикъ и 31 человѣкъ нижнихъ чиновъ. Разсматривая всѣ подробности этого несчастнаго событія, Морской генералъ-аудиторіатъ считаетъ справедливымъ упо-

мянуть о той, заслуживающей всякой похвалы, распорядительности начальника отряда и командировъ корветовъ «Рында» и «Новикъ», съ которою подана была помощь погибавшимъ, и о томъ рвеніи, съ какимъ во время сильнаго волненія дѣйствовали офицеры и нижніе чины, отправленные для спасенія утопавшихъ. Какая была причина произшедшаго на клиперѣ взрыва? Гибель клипера, гибель главныхъ распорядителей на немъ, гибель людей, которые въ минуту взрыва находились въ крюйтъ-камерѣ, или вблизи ея не позволяютъ конечно, при самомъ строгомъ изслѣдованіи дѣла, ожидать вполнѣ точнаго и опредѣлительнаго на вопросъ этотъ отвѣта.

Устраняя предположеніе объ умышленности взрыва, и переходя къ разсмотрѣнію самаго порядка въ содержаніи крюйтъ-камеры на клиперѣ, Морской генералъ-аудиторіатъ усмотрѣлъ: 1) 14 августа 1860 г. произведенъ былъ начальникомъ отряда въ Копенгагенѣ артиллерійскій смотръ клиперу, и при этомъ обнаружились слѣдующія упущенія: придя въ крюйтъ-камеру, начальникъ отряда не нашелъ памшушъ; войдя въ нее и тронувши палубу, замаралъ руку пороховою пылью; въ выходѣ крюйтъ-камеры замѣтилъ кожу, въ которой, по объясненію командира клипера, лежали боевыя ракеты; въ одномъ кокорѣ картузъ былъ не того калибра, какой долженъ былъ лежать въ немъ. Поставивши все это на видъ и приказавши вынести ракеты немедленно изъ крюйтъ-камеры, начальникъ отряда замѣтилъ при этомъ, что судно тогда только исправно, когда на немъ все и всегда лежитъ на своемъ мѣстѣ. Но командовавшій клиперомъ, оставаясь въ Копенгагенѣ до 16-го числа, не озаботился приступить тогда же къ исполненію замѣчаній начальника отряда и только 18-го числа распорядился объ очищеніи и приведеніи крюйтъ-камеры въ надлежащій видъ. 2) относительно содержанія вообще крюйтъ-камеры на клиперѣ изъ дѣла обнаруживается: а) по силѣ 770 ст. Мор. Уст. требуется производить осмотры крюйтъ-камеры каждые четыре мѣсяца и каждый разъ послѣ сильной качки, а сверхъ того не менѣе двухъ разъ въ мѣсяцъ осматривать и очищать крюйтъ-камерные фонари, но таковое постановленіе Устава на клиперѣ «Пластунъ» вовсе не соблюдалось, какъ надо заключать изъ словъ офицеровъ, показавшихъ: лейтенантъ Литке—что во время годовой его службы

крюйтъ-камера была осматриваема только одинъ разъ; мичманъ Кнорингъ—что онъ не знаетъ, осматривали-ли крюйтъ-камеру по Уставу; мичманъ Березинъ—что предписываемаго Уставомъ періодическаго осмотра крюйтъ-камеры производимо не было, а только два раза была она выгружена совершенно и вычищена. б) Вопреки 757 ст. Уст. пампушъ на клиперѣ не имѣлось: офицеры говорятъ, что они входили въ крюйтъ-камеру безъ обуви, а кондукторъ Ѳедоровъ показываетъ, что офицеры, входя въ крюйтъ-камеру, надѣвали парусинные сапоги. в) Та же 757 стат. предписываетъ соблюденіе крайней осторожности при хожденіи въ крюйтъ-камеру, а именно: никто при этомъ не долженъ имѣть при себѣ никакихъ металлическихъ, или легко воспламеняющихся вещей и для неупустительнаго исполненія этого старшій офицеръ, передъ каждою работою съ порохомъ, обязанъ съ артиллерійскимъ офицеромъ и съ офицеромъ, назначеннымъ къ производству работы лично осматривать командированныхъ къ ней нижнихъ чиновъ. На вопросъ Коммисіи: кто производилъ на клиперѣ таковые осмотры людей? офицеры отозвались, что ревизоръ, а по словамъ одного изъ нижнихъ чиновъ обнаруживается, что даже и ревизоръ не всегда исполнялъ это, а осматривалъ одинъ кондукторъ. г) Во время работъ въ крюйтъ-камерѣ на клиперѣ не было поставлено къ ней часоваго, тогда какъ это предписывается положительно 766 ст. Уст. д) Въ крюйтъ-камерѣ клипера хранились такіе снаряды, которые, по силѣ 476, 477, 749 и 765 ст. Мор. Уст. строго воспрещено держать въ ней, а именно: гранаты, конгревовы ракеты, шрапнелева картечь и ударныя трубки, а по показанію кондуктора Ѳедорова сложены были одно время въ крюйтъ-камерѣ даже бомбы, которыми однажды во время качки завалена была дверь ея. е) По показанію 3 нижнихъ чиновъ порохъ по выходѣ изъ Николаевска хранился на клиперѣ въ деревянныхъ боченкахъ, а по другому показанію, просушивали порохъ на шкафутѣ, разсыпая его. И то, и другое допущено было въ явное отступленіе отъ 752, 753 и 773 ст. Устава. Всѣ вышеупомянутыя упущенія составляютъ нарушеніе коренныхъ правилъ морскаго артиллерійскаго устава и показываютъ, что постановленія его въ главѣ четвертой о *порохѣ и крюйтъ-камерѣ*, ст. 748—777, при строгомъ исполненіи коихъ никогда не можетъ

послѣдовать несчастнаго случая на кораблѣ отъ пороха, оставлены были вовсе командовавшимъ клипером и старшимъ офицеромъ безъ всякаго вниманія. Равнымъ образомъ неудовлетворительность отвѣтовъ спасшихся офицеровъ на предложенные имъ вопросы и отзывы ихъ неизвѣстностію о разныхъ распоряженіяхъ по артиллерійской части служатъ подтвержденіемъ, какъ вообще мало заботились начальствующіе на клиперѣ о соблюденіи устава морской службы, ибо, на основаніи 352 ст. Морскаго Устава, всѣ распоряженія командира корабля должны быть съ точностію извѣстны вахтеннымъ офицерамъ, передаваясь постоянно отъ одного другому.

«Таковые безпорядки и упущенія на клиперѣ, какъ по артиллерійской части, такъ и относительно обращенія съ нижними чинами, могутъ быть, по мнѣнію Морскаго генералъ-аудиторіата, объяснены лишь тѣмъ, что клиперъ «Пластунъ» первоначально, по случаю исправленія въ Монтевидео, а потомъ находясь въ продолжительномъ отдѣльномъ плаваніи, оставался долгое время внѣ всякаго надзора со стороны начальника отряда, который столь энергически слѣдилъ постоянно за ввѣреннымъ ему отрядомъ и успѣлъ показать на самомъ дѣлѣ всю заботливую внимательность свою о благосостояніи порученныхъ попеченію его судовъ, а по этому обнаруживающіяся изъ слѣдственнаго дѣла упущенія и противузаконныя дѣйствія должны быть отнесены единственно къ винѣ командовавшаго клипером и старшаго офицера, лейтенантовъ барона Дистерло и Розенберга, за что и слѣдовало бы по важности оныхъ предать ихъ военному суду, но за смертію обоихъ заключенія объ этомъ не дѣлать.

Обращаясь за тѣмъ къ изысканію самой причины, отъ коей могъ послѣдовать на клиперѣ взрывъ, Морской генералъ-аудиторіатъ, по возникшему въ оном вопросу о томъ—не случился-ли взрывъ отъ поврежденій въ устройствѣ крюйтъ-камеры, подобно тому какъ оказались и предусмотрѣны были во-время нѣкоторыя поврежденія въ крюйтъ-камерѣ на фрегатѣ «Аскольдъ», принялъ на видъ, что дѣйствительно при томъ безпорядочномъ состояніи, въ какомъ находилась крюйтъ-камера на клиперѣ «Пластунъ», воспламененіе могло случиться: во 1-хъ, если въ стеклѣ крюйтъ-камернаго фонаря съ лицевой стороны, выходящей въ крюйтъ-

камеру, были поврежденія, чрезъ которыя могла пробиться пороховая пыль и сообщиться съ огнемъ, и во 2-хъ, если въ крютъ-камерной переборкѣ образовались такія разщелины, чрезъ которыя могла пройти пороховая пыль и имѣть съ той стороны при неисправности фонаря сообщеніе съ огнемъ.

«По сему Морской генералъ-аудиторіатъ обратилъ все свое на этотъ предметъ вниманіе, и изъ объясненій приглашенныхъ въ засѣданіе бывшаго командира фрегата «Аскольдъ», Свиты Его Императорскаго Величества контръ-адмирала Унковскаго и корпуса корабельныхъ инженеровъ штабсъ-капитана Василевскаго усмотрѣлъ: 1) что при той тщательности, съ какою, соотвѣтственно своему назначенію, устроена была крюйтъ-камерная переборка на клиперѣ «Пластунъ», нѣтъ повода къ предположенію, чтобы могли случиться въ ней разщелины; но если бы въ двойной обшивкѣ этой переборки и сдѣлались кой-гдѣ щели, то и тогда пороховая пыль не могла бы пробиться черезъ войлокъ, внутри обшивокъ находившійся и къ стойкамъ прикрѣпленный. Къ такому заключенію приводятъ самыя объясненія контръ-адмирала Унковскаго, который отозвался, что крюйтъ-камерная переборка на фрегатѣ «Аскольдъ», не смотря на слабое скрѣпленіе его вообще, оставалась въ совершенной цѣлости, а хотя треснула свинцовая на переборкѣ обшивка, но трещины эти не возбуждали никакого опасенія. 2) Что изъ 12 оконъ въ двухъ крюйтъ-камерахъ на фрегатѣ «Аскольдъ», въ 8-ми лопнули какъ оконныя стекла, такъ и стекла въ самыхъ фонаряхъ, вставляемыхъ отдѣльно; въ этомъ единственно состояло поврежденіе въ крюйтъ-камерномъ устройствѣ фрегата «Аскольдъ» и это произошло, по словамъ контръ-адмирала Унковскаго, вѣроятно вслѣдствіе сильнаго разгоряченія воздуха въ фонаряхъ, котораго, при маломъ объемѣ послѣднихъ, не могли выдержать тонкія обыкновенныя зеркальныя стекла какъ въ окошкахъ, такъ и въ самыхъ фонаряхъ. Но самая важность предположенія о подобномъ поврежденіи въ крюйтъ-камерномъ фонарѣ клипера «Пластунъ» устраняется сколько объясненіями штабсъ-капитана Василевскаго о томъ, что литое стекло этого фонаря не могло, по толщинѣ его, лопнуть отъ дѣйствія жара, и о томъ, что фонари на клипера установлялись не иначе, какъ по испытаніи благонадежности ихъ, столько

же по имѣющемуся въ дѣлѣ указанію, что крюйтъ-камерный фонарь на клиперѣ «Пластунъ» былъ въ хорошемъ видѣ и по удостовѣренію Слѣдственной коммисіи, что нѣтъ основаній къ сомнѣнію въ исправности фонаря. Соображая все это Морской генералъ-аудиторіатъ, нашелъ, что взрывъ на клиперѣ «Пластунъ» ни въ какомъ случаѣ не можетъ быть отнесенъ къ какой-либо неисправности въ устройствѣ крюйтъ-камеры, а потому надлежитъ искать ближайшей причины взрыва въ одной изъ тѣхъ несчастныхъ случайностей, какая въ томъ, или въ другомъ родѣ, легко могла встрѣтиться во время работъ въ крюйтъ-камерѣ, при несоблюденіи на клиперѣ постановленій морскаго артиллерійскаго устава относительно обращенія съ порохомъ и легко воспламеняющимися снарядами, и такихъ именно постановленій, кои сдѣланы съ цѣлію предупрежденія опасности и предостереженія противу несчастнаго случая. О происходившемъ на клиперѣ въ послѣднія минуты до взрыва изъ дѣла оказывается, что работы въ крюйтъ-камерѣ продолжались болѣе двухъ часовъ и приходили уже къ концу, что оставалось лишь очистить и вымести ее, что для этого приказано было передвинуть пороховые ящики, что ударныя трубки оставлены были при этомъ въ выходѣ крюйтъ-камеры, что по показанію мичмана Кнорринга старшій офицеръ, получивши донесеніе, что всѣ работы кончены въ крюйтъ-камерѣ, отправился туда вмѣстѣ съ ревизоромъ, сказавши, что надо вычистить ее, а по показанію бывшаго на послѣдней вахтѣ лейтенанта Литке—менѣе чѣмъ за 10 минутъ до взрыва доложено было ему, что старшій офицеръ находится въ крюйтъ-камерѣ, что въ минуту взрыва, по словамъ машиниста Картирѣева—слышанъ былъ трескъ и гулъ, юнги Мартова—что онъ услыхалъ трескотню внизу въ родѣ дроби, и мичмана Березина, что взрывъ начался звукомъ въ родѣ неединовременнаго ружейнаго выстрѣла. Всѣ эти данныя не представляютъ конечно сколько нибудь достаточныхъ основаній къ опредѣлительному выводу отъ чего именно и какимъ именно образомъ послѣдовало воспламененіе; но если всякія соображенія по этому предмету были бы гадательныя, то, при отсутствіи причинъ къ заключенію объ умышленномъ взрывѣ и къ сомнѣнію въ исправности крюйтъ-камернаго фонаря, очевидно, что воспламененіе случилось отъ какой-либо неосторожно-

сти при передвиженіи пороховыхъ ящиковъ, или при очисткѣ пороховой пыли въ крюйтъ-камерѣ.

По всѣмъ вышеизложеннымъ основаніямъ, Морской генералъ-аудиторіатъ полагалъ: 1) гибель клипера «Пластунъ» отнести къ несчастію по неосторожности, вслѣдствіе бывшихъ на немъ безпорядковъ по содержанію артиллерійской части; 2) такъ какъ виновные въ этихъ безпорядкахъ погибли при послѣдовавшемъ взрывѣ, то настоящее слѣдственное дѣло оставить безъ дальнѣйшихъ послѣдствій, а убытки по стоимости клипера и всего бывшаго на немъ и у нижнихъ чиновъ казеннаго имущества, равно издержки, употребленныя при обслѣдованіи этого дѣла, принять на счетъ казны; 3) спасшимся съ клипера «Пластунъ» офицерамъ, медику и нижнимъ чинамъ, какъ ни въ чемъ непричастнымъ къ гибели клипера, выдать не въ зачетъ, на основаніи 641 ст. II кн. Свода Мор. Уголов. Пост. по 1-му продолженію, офицерамъ—полугодовые, а нижнимъ чинамъ годовые оклады жалованья и сверхъ того выдать нижнимъ чинамъ обмундированіе, какое кому слѣдовать будетъ; и 4) настоящее положеніе повергнуть, на основаніи 3 п. 397 ст. II кн. Св. Мор. Угол. Пост., всеподданнѣйшимъ докладомъ на Высочайшее Государя Императора благоусмотрѣніе.

На всеподданнѣйшемъ о семъ докладѣ, въ 14 день ноября 1860 г., послѣдовала собственноручная Его Императорскаго Величества резолюція «быть по сему».

4.

Корветъ „Новикъ“.

14 сентября 1863 года, на пути изъ Хакодате въ С.-Франциско, у береговъ Сѣверной Америки потерпѣлъ крушеніе винтовый 11 пушечный корветъ «Новикъ» (командиръ капитанъ-лейтенантъ Скрыплевъ), принадлежавшій къ составу эскадры, находившейся въ китайскихъ водахъ, подъ начальствомъ свиты Его Величества контръ-адмирала Попова.

Крушеніе корвета послѣдовало во время тумана, нѣсколько

сѣвернѣе С.-Франциско, у мыса де-Лосъ-Рейесъ, лежащаго въ широтѣ 38° N, долготѣ 123° W отъ Гринича. Команда спасена и американскія власти оказали бѣдствовавшимъ всевозможное содѣйствіе и помощь.

Черезъ девять дней послѣ крушенія, г. Клинковстремъ, русскій консулъ въ С.-Франциско, сообщая Морскому Министерству объ этомъ несчастномъ случаѣ, между прочимъ увѣдомилъ, что команда и офицеры «Новика» помѣщены имъ въ С.-Франциско, въ нарочно нанятомъ для того домѣ. По прибытіи же контръ-адмирала Попова, они росписаны по прочимъ судамъ эскадры.

Получивъ первое извѣстіе о крушеніи «Новика», отъ посланнаго къ нему съ корвета, мичмана Гертнера, который достигъ С.-Франциско черезъ 36 часовъ, г. Клинковстремъ, обратившись за помощью къ содѣйствію американскихъ властей, получилъ отъ нихъ въ свое распоряженіе пароходъ «Shubrick», капитанъ Скаммонъ (Scammon), и черезъ два часа по пріѣздѣ г. Гертнера, отправился съ нимъ, на этомъ пароходѣ, къ мѣсту крушенія.

«Около полуночи»—пишетъ консулъ—«мы подошли на возможно близкое разстояніе къ корвету, совершенно уже разбитому бурунами и волненіемъ, такъ что виднѣлось одно днище его. Ночь была довольно свѣтлая. По огнямъ на берегу мы узнали, что люди съ корвета должны быть спасены. Не смотря на то, что на «Shubrick» находилась спасительная лодка съ людьми, привыкшими переѣзжать черезъ буруны, никто изъ нихъ не дерзнулъ бороться съ опасностью,—да это было и безполезно, потому что корветъ лежалъ совершенно разбитый. Будучи не въ состояніи подать какую либо помощь съ моря и посовѣтовавшись съ Капитаномъ Скаммономъ, мы пошли съ пароходомъ въ ближайшую бухту Дракъ, откуда берегомъ достигли мѣста крушенія и нашли тамъ команду и офицеровъ корвета, укрывавшихся отъ суровости погоды въ палаткахъ изъ спасенныхъ парусовъ. Осмотрѣвъ состояніе разбившагося корвета, командиръ его капитанъ-лейтенантъ Скрыплевъ, капитанъ Скаммонъ, я и гг. офицеры корвета рѣшили: такъ какъ судовыя деньги и платье команды спасены съ необыкновенными усиліями, опасностями и трудами, и такъ какъ было весьма сомнительно, что можно бы спасти еще какіе-

либо предметы изъ судоваго имущества, которыхъ впрочемъ и перевозка до С.-Франциско обошлась бы весьма дорого, то приступить немедленно къ переправѣ команды въ С.-Франциско, на пароходѣ «Shubrick»—что и было совершено благополучно въ два рейса. Остатки же разбитаго корвета проданы съ аукціона за 1700 долларовъ».

Въ числѣ лицъ, оказавшихъ всевозможное вниманіе и предупредительность къ бѣдствовавшимъ, консулъ нашъ упоминаетъ о капитанѣ Bell'ѣ съ фрегата «Lancaster» и въ особенности о капитанѣ парохода «Shibrick», г. Скаммонѣ.

Корветъ «Новикъ» (въ 200 силъ), состоя въ эскадрѣ контръ-адмирала Попова, отправился изъ Кронштадта къ берегамъ Японіи 16 сентяря 1861 года. Это было его второе дальнее плаваніе; первое онъ совершилъ съ сентября 1857 по сентябрь 1860 г. «Новикъ» построенъ въ 1856 году и стоилъ казнѣ около 200 тысячъ руб., въ 1860 году былъ капитально исправленъ и предполагалось, что судно могло прослужить еще около 4-хъ лѣтъ, а машина его—около 20 лѣтъ.

5.

Клиперъ „Опричникъ".

31 октября 1861 г. клиперъ «Опричникъ», подъ командою капитанъ-лейтенанта Селиванова, вышелъ изъ Шанхая для слѣдованія въ Кронштадтъ. Пройдя плавучій маякъ, къ вечеру того же числа прекратилъ пары; но наступившее вскорѣ маловѣтріе и противное теченіе, принудили стать на якорь. Съ разсвѣтомъ 1 ноября, при противномъ вѣтрѣ отъ ONO, снялись съ якоря подъ парусами и лавировали къ группѣ острововъ Садль. Къ вечеру того же числа, обогнувъ группу этихъ острововъ, взяли курсъ къ Формозскому проливу, и поставивъ реи прямо, почти не приходилось трогать брасовъ до положенія якоря на Батавскомъ рейдѣ. Вѣтеръ рѣдко переходилъ далѣе 4 румбовъ отъ линіи фордевинда, не доходя ни разу до галфвинда; наибольшій ходъ былъ отъ 11 до 12 узловъ. Съ этимъ муссономъ клиперъ пришелъ

на видъ Пуло-Аоръ 13 ноября и на другой день, пройдя параллель Сингапура, взялъ курсъ къ Банкскому проливу. На переходѣ отъ Пуло-Аоръ шли въ такомъ изобиліи дожди, что вода едва успѣвала стекать въ шпигаты. Въ полдень 15-го числа вступили въ южное полушаріе въ долготѣ 105° 58′ къ О отъ Гринича. На этомъ переходѣ клиперъ три раза становился на ночь на якорь за пасмурностію въ узкостяхъ. Теченіе испытано было въ Формозскомъ проливѣ отъ 10 до 12 узловъ въ сутки къ О, а изъ Банкскаго пролива до Батавіи до 20 миль къ О же.

По приходѣ въ Батавію 20 ноября, клиперъ бросилъ якорь въ $2^1/_2$ миляхъ отъ берега, для отстраненія вреднаго вліянія испареній болотистыхъ мѣстъ. 28 ноября 1861 г. клиперъ пошелъ далѣе и съ этого числа никакихъ донесеній отъ командира не было. Кратковременное пребываніе клипера на Батавскомъ рейдѣ и самый отзывъ командира клипера въ рапортѣ его изъ Батавіи, что онъ заходилъ только для пополненія запасовъ и освѣженія силъ команды, служатъ доказательствомъ, что состояніе клипера было вполнѣ удовлетворительно, для предстоявшаго ему океанскаго плаванія.

Въ іюнѣ 1862 г. было сдѣлано распоряженіе о розыскѣ клипера «Опричникъ», и о томъ нѣтъ ли въ заграничныхъ портахъ, имѣющихъ частыя сношенія съ мысомъ Доброй Надежды и Остъ-Индіею, какихъ-нибудь свѣдѣній или слуховъ?

Изъ Голландіи доставлено было свѣдѣніе, что баркъ «Zwaan» выдержалъ 25 декабря (нов. ст.) въ Индѣйскомъ океанѣ ураганъ и видѣлъ при этомъ неизвѣстное судно, которое держало курсъ по направленію къ центру урагана.

Принимая въ соображеніе эти свѣдѣнія, а также и то, что клиперъ «Опричникъ», выйдя изъ Батавіи 10 декабря (нов. ст.) и имѣя средній суточный ходъ въ 158 миль, легко могъ пройти въ 15 дней разстояніе въ 2370 миль отъ Батавіи до того мѣста, гдѣ баркъ «Zwaan» видѣлъ 25-го числа неизвѣстное судно, можно съ вѣроятностію заключить, что это неизвѣстное судно дѣйствительно было клиперъ «Опричникъ»; поэтому приходится съ достовѣрностію убѣдиться въ грустномъ фактѣ, что дѣйствительно «Опричникъ» погибъ въ Индѣйскомъ океанѣ, въ широтѣ около

22° S, долготѣ около 67½° O, съ 25 на 26 декабря 1861 г., попавъ въ центръ урагана.

На клиперѣ «Опричникъ» погибли: командиръ капитанъ-лейтенантъ Селивановъ, старшій офицеръ лейтенантъ Купріяновъ; лейтенанты: Де-Ливронъ и Сусловъ; мичманъ Карякинъ; корпуса флотскихъ штурмановъ прапорщикъ Карякинъ; корпуса инженеръ-механиковъ прапорщикъ Ивановъ и врачъ Голомицкій; унтеръ-офицеровъ 14 и рядовыхъ 73 человѣка.

6.

Фрегатъ „Александръ Невскій".

13 сентября 1868 года потерпѣлъ крушеніе у береговъ Ютландіи винтовый фрегатъ «Александръ Невскій», состоявшій подъ командою капитана 1 ранга Кремера.

Послѣ противныхъ вѣтровъ и продолжительныхъ маловѣтрій, встрѣченныхъ фрегатомъ на всемъ пути отъ Чернаго моря до Атлантическаго океана, и послѣ 30-дневнаго перехода изъ Алжира въ Плимутъ, прошли Англійскій каналъ подъ парами, большею частію противъ свѣжаго ONO вѣтра.

Выйдя въ Нѣмецкое море и опредѣлившись 10 сентября 1868 г. въ 4½ часа пополудни, по пеленгамъ, 11-го утромъ, въ 8 часовъ, прекратили пары, хотя къ этому времени вѣтеръ совершенно стихъ. Но, принимая во вниманіе позднее время года, генералъ-адъютантъ Посьетъ полагалъ, что тишина эта не можетъ быть продолжительна; и дѣйствительно только что поставили паруса, задулъ сперва легкій, а потомъ ровный WNW (истинный), такъ что фрегатъ, направленный по румбу NNO (истинный), въ продолженіе всего дня шелъ отъ 4 до 8 узловъ. Наблюденія дали въ полдень широту 53° 26′ N, долготу 3° 25′ 24″ O, согласно съ счисленіемъ, по которому широта была 53° 26′, долгота 3° 24′ O. Глубина по лоту въ полдень тоже сходствовала съ показанною на картѣ.

12-го утромъ опять стихло, почему было предложено капитану, если до 2 часовъ пополудни не получится вѣтеръ, убрать паруса и развести пары.

Тишина продолжалась, и въ назначенный часъ затопили котлы. Но прошло не болѣе получаса, какъ снова задулъ прежній WNW, почему опять поставили паруса, погасили огни и фрегатъ, при лиселяхъ съ лѣвой, вскорѣ пошелъ со скоростію до 8 узловъ. Утромъ съ фрегатомъ штилевало нѣсколько купеческихъ судовъ, шедшихъ тоже къ сѣверу, и въ продолженіе дня встрѣтили ихъ отъ 10 до 20, шедшихъ къ югу, противоположнымъ съ фрегатомъ курсомъ.

Въ полдень счислимая широта была 56° 39′, долгота 4° 58′. Наблюденій въ этотъ день не было. Къ вечеру вѣтеръ сдѣлался порывистъ, небо почти сплошь покрылось облаками и въ 6 часовъ взяли на ночь 2 рифа. Старшій штурманскій офицеръ хотѣлъ опредѣлить широту по полярной звѣздѣ, но она не показывалась.

Миновавъ Догеръ-банку и приближаясь ко входу въ Скагеракъ, предстояло или продолжать курсъ NNO и, придя на видъ Линдеснескаго маяка, направиться на Скагенъ, или, измѣнивъ курсъ ранѣе, идти на видъ маяка Ханстгольмъ, на сѣверо-западномъ мысу Ютландскаго полуострова, и, опредѣлившись по немъ, вступить въ Скагеракъ. При обстоятельствахъ, сопровождавшихъ тогда плаваніе фрегата, оба пути, казалось, были одинаково безопасны; но послѣдній имѣлъ то преимущество, что, сокращая разстояніе до Скагена болѣе чѣмъ на 30 миль, давалъ возможность увидать этотъ мысъ вечеромъ слѣдующаго дня засвѣтло. Ни сила, ни направленіе бывшаго тогда вѣтра, какъ вообще дувшаго со времени вступленія фрегата въ Нѣмецкое море, не заставляли предполагать какого-либо особенно сильнаго теченія въ которую-либо сторону.

Въ исходѣ 8 часа вечера, пригласивъ къ себѣ старшаго штурманскаго офицера, адмиралъ приказалъ нанести мѣсто фрегата на картѣ и отъ него провести румбъ касательный къ кругу освѣщенія Ханстгольмскаго маяка, котораго радіусъ 20 миль. Г. Хохловъ, опредѣливъ мѣсто, провелъ исправленный румбъ NO 54°, который прошелъ въ четырехъ миляхъ отъ круга и слѣдовательно въ 24-хъ отъ маяка. При этомъ г. Хохловъ полагалъ, что не лучше ли измѣнить курсъ только на одинъ румбъ, на что адмиралъ замѣтилъ, что измѣнивъ его такимъ образомъ, фрегатъ

не войдетъ въ круги ни Линдеснесскаго, ни Ханстгольмскаго маяковъ и, слѣдовательно, войдя въ Скагеракъ, будетъ въ неизвѣстности относительно мѣста фрегата.

На англійской картѣ Нѣмецкаго моря 1865 года, по которой фрегатъ плылъ, какъ въ восточной, такъ и въ западной половинѣ этого моря показаны какъ направленіе, такъ и сила прилива и отлива въ разное время. Здѣсь сказано, что во время квадратуръ оно доходитъ всего до $^1/_4$, а въ сизигіи $^3/_4$ узла въ часъ, и среднее изъ различныхъ направленій этого теченія въ продолженіе дня должно было подвинуть фрегатъ на NO. Кромѣ этого, въ лоціи Нѣмецкаго моря «the North Sea Pilot» 1863 года сказано, что вдоль ютландскаго берега, къ сѣверу отъ Бовберга, скорость теченія достигаетъ при западныхъ вѣтрахъ до 2-хъ узловъ, а при сильномъ SSW вѣтрѣ доходитъ даже до 3 узловъ. Между ютландскою банкою и норвежскимъ берегомъ оно обыкновенно стремится къ западу, даже при западныхъ вѣтрахъ, а въ тоже время, на самой банкѣ, оно направляется къ востоку. При сѣверныхъ и сѣверо-западныхъ вѣтрахъ оно идетъ къ югу, вдоль норвежскаго берега чрезъ ютландскую банку и вдоль ютландскою берега къ Гельголанду. При свѣжемъ вѣтрѣ это теченіе достигаетъ $1^1/_2$ и даже 2 узловъ.

Чтобы опредѣлить степень безопасности новаго курса, адмиралъ предположилъ сперва, что теченіе во все время со вчерашняго полдня до предстоящей полуночи, т. е. въ продолженіе 36-ти часовъ, дѣйствовало не по $^1/_4$ узла, какъ бы слѣдовало соотвѣтственно бывшей тогда первой четверти луны, а по $^3/_4$ узла, слѣдовательно подвинуло фрегатъ на 27 миль и не на NO, а прямо къ ютландскому берегу. Къ этимъ 27 милямъ, отложеннымъ на O отъ счислимаго пункта въ 8 часовъ вечера, адмиралъ прибавилъ 3 мили на дѣйствіе волненія, которое могло подать фрегатъ нѣсколько вправо, и курсъ NO 54°, проведенный отъ полученнаго такимъ образомъ невѣроятнаго новаго мѣста, проходилъ въ 7 миляхъ отъ маяка Ханстгольмъ, при чемъ, однако, должны бы были увидать этотъ маякъ значительно прежде, чѣмъ придти на это отъ него разстояніе. Въ эти 30 миль, предположенныя со вчерашняго полдня, когда, по указаніямъ наблюденій, не имѣли никакого теченія, адмиралъ включалъ и тѣ 3 или

4 мили, на которыя могло подать фрегатъ къ югу теченіе вдоль ютландскаго берега, въ предѣлахъ котораго, при бывшемъ тогда ходѣ фрегата, могли находиться не болѣе 2 или 3 часовъ.

За тѣмъ адмиралъ предположилъ,что вслѣдствіе вѣтровъ, которые могли быть здѣсь до прибытія фрегата въ Нѣмецкое море, теченіе увлекло фрегатъ къ сѣверу, къ норвежскому берегу, и, отложивъ въ эту сторону тѣ же 30-ть миль, провели тотъ же курсъ NO 54°. Оказалось, что въ этомъ неблагопріятномъ для фрегата случаѣ избранный путь проводилъ фрегатъ благополучно въ 12-ти миляхъ отъ норвежскаго маяка.

Убѣдившись такимъ образомъ въ неопасности избраннаго пути, адмиралъ пригласилъ къ себѣ капитана и сообщилъ ему свое намѣреніе перемѣнить курсъ и вмѣстѣ съ нимъ обсудить еще разъ всѣ изложенныя выше обстоятельства. Флигель-адъютантъ Кремеръ тщательно обдумалъ предположенный курсъ и ничего не имѣлъ сказать противъ него; по этому, въ 8 часовъ, фрегатъ былъ направленъ на NO 54°. Ходъ вскорѣ дошелъ до $8^1/_2$ узловъ. Около 10 часовъ адмиралъ послалъ сказать капитану, чтобы съ 4-хъ часовъ начать бросать дипъ-лотъ и, какъ послѣ узналъ, капитанъ, изъ предосторожности, сдѣлалъ распоряженіе, чтобы начали бросать его съ 3 часовъ. Къ полночи порывы усилились и иногда сопровождались дождемъ, при чемъ подвѣтренная половина горизонта закрывалась черными тучами. Всѣ эти обстоятельства, вмѣстѣ съ состояніемъ барометра 29,50, не могли, однако, возбуждать какого-либо опасенія на счетъ курса, и въ 1 часъ ночи адмиралъ легъ, ожидая, что до разсвѣта будетъ усмотрѣнъ Ханстгольмскій маякъ.

Между тѣмъ обстоятельства складывались иначе. Въ $2^1/_2$ часа послѣдовалъ сильный ударъ, вслѣдъ затѣмъ другой, третій..... черезъ нѣсколько секундъ адмиралъ выбѣжалъ на верхъ и нашелъ, что фрегатъ, при томъ же прежнемъ вѣтрѣ, лежалъ галфвиндъ, фокъ и гротъ были убраны и марса-шкоты отданы. Подъ вѣтромъ, въ небольшомъ разстояніи, видѣлась низкая черная полоса берега. Волненіе ударялось о фрегатъ уже почти неподвижный, разбивалось и обдавало всю верхнюю палубу; между фрегатомъ и берегомъ шумѣлъ бурунъ.

Предшествовавшія удару обстоятельства, какъ донесъ коман-

диръ, состояли въ томъ, что минуть за 10 до него показался впереди, влѣво отъ курса, слабый бѣлый огонь. Капитанъ, остававшійся во всю ночь на верху, принялъ его за мачтовый огонь парохода, тѣмъ болѣе, что маякъ, который фрегату слѣдовало увидать, какъ равно и Линдеснесскій,—оба вертящіеся, и видѣнный огонь къ тому еще качался. Не смотря однако на это, онъ уменьшилъ парусовъ, приказалъ привести сперва на два, потомъ еще на одинъ румбъ, а вслѣдъ затѣмъ увидавъ берегъ, положилъ право на бортъ и въ то время, когда фрегатъ повинуясь рулю, катился къ вѣтру, послѣдовалъ ударъ, показавшій всю крайность положенія фрегата. Вслѣдъ за этимъ капитанъ приказалъ разводить пары.

Удары слѣдовали одинъ за другимъ; свѣжій рифъ-марсельный вѣтеръ и волненіе, ударявшее въ лѣвую раковину, подвигали фрегатъ къ берегу, до котораго было не болѣе 3-хъ кабельтововъ. Изъ трюма доносили о прибыли воды. Все это не позволяло и думать о попыткахъ вывести фрегатъ на глубину; оставалось безотлагательно принимать мѣры, дабы замедлить разрушеніе фрегата и успѣть спасти команду.

Адмиралъ вскорѣ приказалъ рубить мачты, дабы облегчить фрегатъ и предупредить разрушающее ихъ дѣйствіе на дно судна, или паденіе ихъ отъ силы повторявшихся ударовъ. Это было исполнено съ большою снаровкою. Гротъ-, а потомъ и фокъ-мачта упали на правую сторону за бортъ, не задѣвъ ни одного человѣка. Гротъ-мачта уперлась нижнимъ концемъ въ дно моря, а верхнимъ оставалась нѣкоторое время на сѣткахъ. Капитанъ озабочиваясь, чтобы съ перемѣною теченія не вынесло фрегата въ море, предложилъ отдать якорь и цѣпь его вышла постепенно до жвака-галса.

Бизань-мачта сама надломилась въ полусажени надъ палубой, но прежде чѣмъ ее срубить спустили съ боканцевъ оба катера,—правый, адмиральскій, уцѣлѣлъ; лѣвый, навѣтренный, вскорѣ опрокинулся и разбился у борта.

Послѣ паденія мачтъ, начали палить изъ пушекъ, чтобы извѣстить жителей о несчастіи, и вмѣстѣ съ тѣмъ началась забота объ устройствѣ сообщенія съ берегомъ. Въ это время машиною и людьми качали всѣ помпы; чтобы облегчить фрегатъ, начали

выбрасывать за бортъ орудія и на случай окончательной гибели строить плоты. Ко всѣмъ этимъ работамъ были распредѣлены офицеры.

Пальба изъ орудій продолжалась до разсвѣта, освѣщая своимъ заревомъ положеніе фрегата между бурунами. Одинъ изъ выстрѣловъ произошелъ преждевременно; имъ оторвало руку заряжавшему орудіе матросу и выбросило его за бортъ. Лейтенантъ Заринъ, находившійся при выбрасываніи орудій, услыхалъ объ этомъ. Обвязавъ себя концомъ бросился за раненымъ, самъ не умѣя плавать; но найдя его повисшимъ на концѣ, надъ водой, спустился подъ него, принялъ его на свои плечи, и такимъ образомъ спасъ несчастнаго, не предчуствуя собственной своей близкой кончины. Вмѣстѣ съ Заринымъ бросились спасать товарища еще два матроса. Раненому же, принесенному въ лазаретъ, спустя часъ времени, докторъ Кудринъ, съ своими помощниками, отнялъ руку выше локтя. Операція эта произведена вполнѣ успѣшно, не смотря на то, что была совершена при недостаточномъ свѣтѣ, во время самыхъ сильныхъ ударовъ и значительнаго движенія и треска, происходившаго въ окружавшихъ лазаретъ переборкахъ.

На водѣ были адмиральскій катеръ и шестерка, спущенная изъ ростеръ. Остальныя шлюпки или были разбиты при паденіи мачтъ, или остались въ рострахъ. Съ первымъ разсвѣтомъ стали готовить адмиральскій катеръ для доставленія на берегъ конца, что было поручено мичману Остелецкому. Остелецкій отвалилъ съ полнымъ комплектомъ гребцовъ. Высокій бурунъ ставилъ катеръ поперекъ и грозилъ опрокинуть, а близъ берега сталъ заливать его и бить, и если бы Остелецкій не догадался обрѣзать конецъ и этимъ не дать катеру возможности быть выброшеннымъ на берегъ, то онъ неминуемо погибъ бы. При этомъ одного гребца выбило изъ катера и когда его вытащили изъ воды, то онъ былъ уже мертвъ. Такимъ образомъ при фрегатѣ осталась одна шестерка.

Когда разсвѣло и на ровномъ низменномъ берегу обозначились песчаные холмы и кое-гдѣ небольшіе крестьянскіе домики, тогда, по створамъ ихъ, ясно было, что фрегатъ постоянно подвигало впередъ и бокомъ ближе къ берегу. Чрезъ это якорная цѣпь,

вытянувшись по направленію лѣваго траверса, вскорѣ лопнула. Тогда до берега оставалось не болѣе 150 саженъ.

Около этого времени показалась на берегу поставленная на колеса спасительная лодка; но прежде чѣмъ ее спустили съ ея телѣжки и начали употреблять, прошло не мало времени. Между тѣмъ бросили съ берега первую ракету, которая уклонившись отъ даннаго ей направленія, упала за кормой фрегата. Тогда лейтенантъ Икскуль вызвался доставить на берегъ конецъ на шестеркѣ и, получивъ разрѣшеніе, сталъ ее готовить вмѣстѣ съ гребцами-охотниками, въ числѣ коихъ просилъ позволенія быть и лейтенантъ Заринъ. Шлюпка эта снаряжалась противъ правыхъ форрусленей и капитанъ перейдя на бакъ, самъ распоряжался ея отправленіемъ. Во время ея изготовленія, бросили съ берега вторую ракету, которая не долетѣвъ до фрегата, упала противъ носовой его части. Тогда капитанъ приказалъ шестеркѣ отвалить, дабы схватить ракету на водѣ; но прежде чѣмъ ее достигли, на берегу стали выбирать обратно конецъ. На приказаніе возвратиться къ фрегату, котораго они можетъ быть и не услыхали, оба, Заринъ и Икскуль, знаками просили позволенія продолжать грести на берегъ. Въ виду большой возможности установить сообщеніе съ берегомъ, капитанъ разрѣшилъ имъ это, но черезъ нѣсколько минутъ, шлюпка, поднятая высокимъ валомъ и поставленная поперекъ буруна, была опрокинута. Оба эти прекрасные юноши погибли, исполняя свой долгъ и жертвуя собою для общей пользы. Вмѣстѣ съ ними поглощены были волнами два матроса; другіе двое, послѣ продолжительной борьбы съ теченіемъ и бурунами, достигли фрегата, а пятый былъ выброшенъ на берегъ, тоже живой. Вскорѣ около полудня, съ берега бросили третью ракету, и только что она упала въ воду, тоже не долетѣвъ до фрегата, матросъ Масленниковъ, съ концомъ, бросился съ кормы за нею, доплылъ до нее и доставилъ на фрегатъ. Это была минута, составившая эпоху въ этотъ ужасный день, и съ сего времени явилась надежда на спасеніе.

Чтобы подкрѣпить и согрѣть команду, большею частью промокшую, просвистали къ вину и роздали по получаркѣ.

Около того же времени спустили на воду спасительную лодку и нѣсколько разъ пробовали отвалить отъ берега, но каждый

разъ ее выбрасывало обратно, пока, наконецъ, соединенными усиліями гребцовъ и береговыхъ жителей, ей не удалось дать достаточную скорость сквозь буруны. Когда она прибыла къ борту адмиралъ предложилъ Великому Князю Алексію Александровичу воспользоваться ею и ѣхать на берегъ вмѣстѣ съ другими, которымъ будетъ указано на ней отправиться. Но Алексій Александровичъ, не желая быть въ числѣ первыхъ лицъ, оставляющихъ фрегатъ, настоятельно просилъ позволить ему остаться до одной изъ слѣдующихъ шлюпокъ. Вполнѣ оцѣняя такую прекрасную рѣшимость и готовность дѣлить общее несчастіе, а болѣе всего уповая на милосердіе Творца, адмиралъ отдалъ приказаніе отправить спасительную лодку безъ Великаго Князя. На ней съѣхали: лейтенантъ Тудеръ, какъ знающій шведскій языкъ, штабсъ-капитанъ Хохловъ съ шканечными журналами и картами и нѣсколько больныхъ, всего 8-мъ человѣкъ. Высадивъ ихъ благополучно, хотя съ трудомъ, лодка дважды пыталась ѣхать на фрегатъ, но выброшенная обратно, она послѣдній разъ оказалась поврежденною въ своихъ воздушныхъ ящикахъ и тѣмъ окончились ея дѣйствія.

Въ это же время и мѣстные рыбаки рѣшились идти къ фрегату на помощь и сперва одна рыбацкая лодка, впослѣдствіи другая, а за нею третья—отважились спуститься съ берега и идти къ фрегату.

Между тѣмъ, со времени полученія на фрегатѣ ракеты со шнуромъ, посредствомъ послѣдняго, передали на берегъ одинъ за другимъ нѣсколько тросовъ и наконецъ 8-ми дюймовый кабельтовъ, который вытянули и закрѣпили какъ на фрегатѣ, такъ и на берегу. Но тонкіе концы, долженствовавшіе служить для передвиженія шлюпки по кабельтову, запутались, хотя и были изъ манильскаго троса. Тогда лейтенанту Тудеру, бывшему на берегу, пришла счастливая мысль спустить снова фрегатскій катеръ и испытать передвигать его между фрегатомъ и берегомъ, посредствомъ другихъ двухъ такихъ-же концовъ, безъ помощи направляющаго кабельтова. Эта попытка вполнѣ удалась и хотя катеръ описывалъ каждый разъ значительную дугу, при каждой переправѣ наполнялся водою и былъ въ большой опасности, но, сдѣлавъ около 15 рейсовъ и принимая отъ 20 до 30 человѣкъ, онъ одинъ спасъ большую половину команды. Мичманъ Остелецкій, не желая

оставлять порученнаго ему катера, кажется 11 разъ пріѣзжалъ съ нимъ къ фрегату, постоянно обдаваемый бурунами и два раза выброшенный изъ него волнами. Въ первый изъ этихъ рейсовъ на катерѣ съѣхали: Великій Князь Алексій Александровичъ, флигель-адъютантъ Шилингъ, гг. Веселаго, Мечинъ, ревизоръ лейтенантъ Гессенъ съ денежнымъ сундукомъ и шнуровыми книгами, раненый комендоръ и 14 человѣкъ матросовъ. Это было около половины 3-го часа пополудни. Люди, бывшіе на верхней палубѣ и занятые устройствомъ плотовъ, поднявшись на сѣтки, слѣдили за катеромъ и когда увидѣли Великаго Князя на берегу, сняли шапки и перекрестились. Съ тѣмъ вмѣстѣ, какъ начались успѣшные рейсы катера, прекратились опыты для устройства другихъ способовъ сообщенія съ берегомъ. Такъ по лееру, натянутому между фрегатомъ и берегомъ, начали передвигать спасительную бесѣдку, доставленную тоже командою спасительной лодки; но при первомъ опытѣ береговой конецъ лопнулъ и всѣ были очень рады, когда успѣли притянуть обратно на фрегатъ гардемарина Прянишникова и матроса Масленникова, достигшихъ съ бесѣдкой уже середины разстоянія между фрегатомъ и берегомъ и подвергавшихся большой опасности быть выброшенными изъ нея. Пробовали тоже устроить змѣй, чтобы перебросить на берегъ конецъ, но безуспѣшно. Матросъ Жмурка вызвался доставить конецъ на берегъ и отправился съ нимъ вплавь, но теченіе стало относить его въ сторону и онъ былъ возвращенъ на фрегатъ. Все это время вѣтеръ продолжалъ дуть съ тою же силою и волны разбиваясь о фрегатъ, вливались въ порта, черезъ которые выбрасывали орудія, и не переставали обдавать команду. Удары продолжались и фрегатъ, потрясаемый во всѣхъ своихъ членахъ, извивался по направленію своей длины. Эти изгибанія достигли наконецъ такой степени, что начали опасаться перелома фрегата на двѣ части. Течь продолжалась и вода уже вошла въ машинное отдѣленіе, откуда давно доносили о различныхъ поврежденіяхъ. Около 3-хъ часовъ прибылъ на фрегатъ къ немалому всѣхъ удивленію, на одной изъ рыбацкихъ лодокъ, помощникъ завѣдующаго спасительными станціями на западномъ берегу Ютландіи, г. Андерсонъ. Убѣжденный, что до ночи, когда будетъ необходимо прекратить перевозку, будетъ спасено не болѣе половины

команды, онъ пріѣхалъ, чтобы посовѣтовать употребить всѣ средства, дабы повалить фрегатъ палубой къ берегу, говоря, что иначе, какъ имъ извѣстно изъ прежнихъ опытовъ, его положитъ на лѣвый бокъ, палубами къ морю и тогда волненіемъ неминуемо смоетъ всѣхъ до послѣдняго человѣка и окончательно разобьетъ фрегатъ, разрушивъ первоначально палубы, слабыя въ сравненіи съ самимъ корпусомъ. Сбрасывая уже до того, преимущественно орудія лѣвой стороны, дабы не имѣть ихъ подъ правымъ бокомъ фрегата, отчасти уже начали исполнять этотъ полезный совѣтъ.

Но, по милости Божіей, послѣ трехъ часовъ вѣтеръ началъ уже стихать и перевозка пошла значительно успѣшнѣе. Около 5 часовъ на фрегатѣ уже оставалось не болѣе 200 человѣкъ и до берега не болѣе ста саженъ; тогда явилась надежда что къ ночи всѣ будутъ на берегу.

Полубарказъ, спущенный изъ ростеръ находчивостію и распорядительностію лейтенанта Дека, сдѣлалъ только одну путину на берегъ, ибо первый опытъ показалъ, что рисково пускать на концахъ двѣ шлюпки, въ близкомъ одну отъ другой разстояніи. Шесть плотовъ, изготовлявшихся назначенными на каждый нижними чинами и офицерами, остались безъ употребленія и только четыре были сброшены въ воду.

Въ половинѣ 7 часа, катеръ отвалилъ отъ фрегата въ послѣдній разъ. Тогда адмиралъ съ капитаномъ и старшимъ офицеромъ обошли всѣ палубы.

Тяжелъ былъ этотъ послѣдній осмотръ прекраснаго во всѣхъ отношеніяхъ фрегата и грустно было разставаться съ нимъ хотя и съ пустымъ, и полуразрушеннымъ. Кромѣ ихъ троихъ, сѣли въ послѣднюю рыбацкую лодку еще два боцмана, которымъ приказано было взять съ собой кормовой флагъ; берега достигли то же обдаваемые буруномъ и вышли на него при помощи выбѣжавшихъ къ нимъ на встрѣчу жителей и матросовъ. Вскорѣ за тѣмъ стемнѣло.

Достигнувъ такимъ образомъ благополучно берега, тутъ же на взморьѣ отслужили благодарственный молебенъ и вслѣдъ за тѣмъ панихиду по утопшимъ товарищамъ. Къ ночи всѣхъ офице-

ровъ и нижнихъ чиновъ мѣстные жители нашли возможность размѣстить по избамъ.

Такимъ образомъ окончился этотъ крайне тяжелый для кампаніи фрегата день. Генералъ-адъютантъ Посьетъ въ заключеніе своего донесенія объ этомъ несчастіи, представляетъ Его Высочеству, что успѣхъ спасенія команды положительно должно приписать большому хладнокровію и распорядительности командира фрегата, флигель-адъютанта Кремера, готовности и самоотверженію старшаго офицера капитанъ-лейтенанта Ермолаева, и всѣхъ гг. офицеровъ и примѣрному поведенію нижнихъ чиновъ въ продолженіе всего этого дня, начавшагося для команды 3 часомъ ночи и окончившагося съ захожденіемъ солнца 13-го числа. Гибель лейтенантовъ Зарина и Икскуля, говоритъ генералъ-адъютантъ Посьетъ, этихъ примѣрныхъ офицеровъ и прекрасныхъ юношей, составляетъ, конечно, какъ для насъ, такъ и для нашего флота неоцѣнимую, тяжелую потерю.

Датчане, жители мѣстечка Гарбоэре, показали полное къ командѣ фрегата участіе и много человѣколюбія и, не смотря на весьма большое число офицеровъ и нижнихъ чиновъ, всѣхъ пріютили. Вся команда была расположена въ избахъ поселянъ, на протяженіи 14 верстъ отъ мѣста крушенія.

Команда фрегата была перевезена изъ Даніи въ Кронштадтъ, на пароходо-фрегатахъ «Рюрикъ» и «Смѣлый», отправленныхъ нарочно съ этою цѣлію въ Копенгагенъ, и на датскомъ фрегатѣ.

Фрегатъ же «Александръ Невскій», по невозможности спасти его, проданъ на мѣстѣ крушенія въ частныя руки.

7.

Пароходъ „Реми“.

Начальникъ эскадры Тихаго океана, капитанъ 1 ранга Лихачевъ, въ Шанхаѣ, наняль частный пароходъ «Реми», на которомъ и пришелъ въ Хакодате. За тѣмъ пароходъ этотъ былъ отправленъ съ депешами къ нашему посланнику въ Пекинѣ; но, на пути слѣдованія въ Печелійскій заливъ, потерпѣль крушеніе на одномъ изъ острововъ Корейскаго Архипелага.

7 апрѣля 1860 г. на пароходѣ этомъ отправился изъ Хакодате съ депешами лейтенантъ Казнаковъ. Командиръ его капитанъ Lean, желая сократить путь, пошелъ Корейскимъ Архипелагомъ. $^{12}/_{24}$ апрѣля вечеромъ прошли островъ Тсу-сима, а въ 11 часовъ въ ясную, свѣтлую ночь хорошо видѣли его на меридіанѣ.

Послѣ полуночи SO вѣтеръ засвѣжѣлъ; къ утру онъ успѣлъ развести большое волненіе, и гналъ пароходъ по 11 узловъ. Къ полдню 13-го числа вѣтеръ еще усилился, тогда убрали прямые паруса и остались подъ одними триселями и парами. Около 1 часа пополудни прошли меридіанъ о. Гамильтона; къ 4 часамъ барометръ поднялся и вѣтеръ началъ стихать, но капитанъ закрѣпилъ и остальные паруса; ходу было отъ 6 до 7 узловъ. Дождь и туманъ; вѣтеръ отошелъ къ S. Путь парохода отъ меридіана Гамильтона, который прошли въ разстояніи около 7 миль, лежалъ на WtS, а въ 8 часовъ вечера былъ перемѣненъ на WSW$^1/_2$W, такъ что должны были, даже разсчитывая на S теченіе, пройти далеко на вѣтрѣ острововъ, означенныхъ на картѣ. Постоянные дождь и туманъ помѣшали видѣть положеніе 3-хъ острововъ, которые по картѣ Англійскаго Адмиралтейства 1857 г. № 2347, должны были лежать какъ разъ на линіи курса.

Въ $^1/_2$ 9 часа пароходъ сѣлъ на камень. Тотчасъ же дали задній ходъ машинѣ, но пароходъ не подавался ни на шагъ. Въ нѣсколькихъ саженяхъ передъ носомъ видѣли скалы, на которыхъ разбивался прибой. На скалахъ очень низко сидѣлъ туманъ, который скрывалъ тотчасъ же поднимающуюся отъ нихъ до высоты 600 футъ гору и остальные берега. Судили же объ существованіи ихъ по шуму прибоя, звукъ котораго ясно показывалъ вправо и влѣво песчанный берегъ. Подъ форъ-русленями глубина была 3 сажени. Послѣ нѣсколькихъ ударовъ о каменья, пароходъ поставило бокомъ и онъ сталъ быстро наполняться водой. Въ 9 часовъ вѣтеръ стихъ; спустили шлюпки, положили сколько успѣли прѣсной воды и провизіи и въ 11 часовъ оставили пароходъ. На трехъ шлюпкахъ продержались всю ночь въ виду огней судна на веслахъ; четвертая шлюпка затонула у борта; къ счастію въ ней никого не было. Капитанъ и нѣсколько китайцевъ, кочегаровъ, остались на пароходѣ и черезъ часъ перебрались на скалы, гдѣ просидѣли до разсвѣта.

Одного изъ китайцевъ не досчитались. Онъ или упалъ съ парохода, или разбился о каменья перебираясь съ другими. Передъ разсвѣтомъ дождь прошелъ, туманъ прочистился. Тогда увидѣли себя въ неглубокой бухтѣ, вдающейся не болѣе $^1/_2$ мили и открытой отъ NO до SSO. Крайніе мысы выдавались высокими горами, спускавшимися почти отвѣсно къ морю, гдѣ разбросано нѣсколько камней. По срединѣ выдавались на полъ-кабельтова скалы, отъ которыхъ берегъ отлого подымался въ гору и на которыхъ лежалъ «Реми» бокомъ, накренившись къ морю. Мачты еще стояли на мѣстѣ, но рубка и лѣвый бортъ ниже сѣтокъ, были совершенно выломаны.

Шлюпки пристали къ берегу и тотчасъ же начали выгружать все, что могли, съ судна. Берегъ покрылся корейцами, бѣлая одежда которыхъ ясно рисовала ихъ фигуры и мелькала по берегу и на тропинкахъ. Они съ криками бѣжали къ командѣ парохода, держа въ рукахъ кто пучекъ соломы, кто пылающія палѣнья и тотчасъ же разложили огонь, снимая съ нихъ платье и приглашая сушиться. Кто-то показалъ на приближающуюся тучу и корейцы закричали всѣ въ одинъ голосъ, замахали руками, какъ-будто спорили и черезъ пять минутъ мальчишки, сопровождаемые толчками и криками, побѣжали за циновками и жердями для шалашей; черезъ четверть часа, послѣ неизбѣжныхъ криковъ и ругательствъ, явилась канджи, жидкая рисовая кашица, и старики, все это время сидѣвшіе на возвышеніи, съ длинными тоненькими трубками въ зубахъ начали очень усердно угощать этимъ незавиднымъ кушаньемъ. Здѣсь также не обошлось безъ криковъ и толчковъ. Но гостепріимство ихъ ограничивалось только этимъ. Они не позволяли командѣ отходить отъ скалъ, оцѣпили ее веревками и часовыми, и только на другой день, послѣ долгихъ разговоровъ, отвели мѣсто повыше, гдѣ можно было лежать, не боясь прибоя, въ случаѣ новаго вѣтра.

Число жителей здѣсь, по видимому, довольно значительно. Во весь первый день корейцовъ было постоянно человѣкъ 300, если не больше, которые безпрестанно подходили изъ двухъ большихъ деревень въ сѣверной долинѣ, между крайней и средней горами и изъ одной маленькой на южномъ склонѣ послѣдней.

Женщинъ вовсе не видали. Дома глиняные, съ соломенной

крышей, обнесенные невысокой каменной стѣной, которая обросла павиликой, что́ очень оживляетъ островъ, растительность котораго весьма бѣдна. Только на вершинахъ горъ, да кое-гдѣ между домами, рѣдко разбросана мелкая сосна и ель. Поля въ долинахъ и на скалахъ горъ всѣ засѣяны одной пшеницей и также обнесены каменными стѣнами. Рисъ привозятъ съ материка. Скота почти нѣтъ; на всемъ островѣ видѣли только 4 или 5 коровъ.

Достали съ судна паруса, выломали и наловили сколько могли дерева и тотчасъ же принялись за постройку домовъ для себя и спасенной провизіи. Черезъ два дни было готово два дома, магазинъ и три палатки, для матросовъ и китайцевъ.

Изъ 90 бочекъ сухарей, 14 масла, 25-ти солонины и 11 ящиковъ мыла, принадлежащихъ нашему правительству поймали 6, въ половину подмоченныхъ, бочекъ сухарей и 1 масла, которыя пошли на пищу командѣ и офицерамъ.

16-го числа свѣжій вѣтеръ отъ О развелъ волненіе прямо въ бухту и въ ночь пароходъ окончательно разломало. На утро одинъ котелъ и оба якоря лежали на каменьяхъ, а другой котелъ и машина оголялись до половины въ малую воду. Часть борта, около 20 футъ длиною и 8 ф. шириною, лежала на скалахъ совершенно сухою, а остальное—мелкой щепой разсыпало по всему берегу.

Корейцы продолжали караулить команду и не пускали въ средину острова. Чтобы узнать наконецъ гдѣ находились, капитанъ и лейтенантъ Казнаковъ воспользовались, черезъ 2 или 3 дня, дождемъ и взобрались на гору. Когда прочистило, могли взять пеленгъ, ясно виднаго надъ облаками пика на о-вѣ Quelpart; этотъ пеленгъ, провѣренный нѣсколько разъ послужилъ вмѣсто долготы, которой не могли опредѣлить, потому что потеряли хронометры.

Широта, вычисленная также нѣсколько разъ по полуденной высотѣ, оказалась 35° 58′½′ N. Долгота 126° 18′ О.

Черезъ недѣлю корейцы перестали останавливать команду отъ прогулокъ по острову.

20-го числа осматривали островъ со шлюпки. Кромѣ двухъ невысокихъ, круглыхъ какъ шапка острововъ, въ 2-хъ миляхъ на О

отъ острова, на которомъ потерпѣли крушеніе, группируются еще 9 или 10 другихъ мелкихъ островковъ. Длина его около 3 миль, ширина противъ середины около ½ мили. Съ западной стороны онъ совершенно обрывистъ, съ сѣверной вдается маленькой бухтой, а съ южной спускается вертикально къ морю и усыпанъ скалами, за которыми тотчасъ же начинается большая глубина.

22 апрѣля, вечеромъ, въ бухту вошла джонка съ чиновниками, вызванными командиромъ парохода. Они сошли въ деревню, гдѣ ихъ встрѣтили музыкой и выстрѣлами изъ коротенькой желѣзной пищали. На слѣдующее утро, на берегу, около команды, раскинули рогожную палатку, украшенную синими значками и двумя синими же большими зонтиками съ длинной бахрамой.

Чиновниковъ принесли въ паланкинахъ и креслахъ, вокругъ которыхъ толпилось около 200 человѣкъ свиты, кричавшей на каждомъ поворотѣ, при всѣхъ остановкахъ и при отправленіи и выходѣ изъ носилокъ; ихъ встрѣтили опять музыкой и выстрѣлами, и одинъ отдѣлился отъ процессіи къ командѣ, съ просьбою придти на совѣщаніе. Чиновниковъ было пятеро. Они, вмѣсто короткихъ бѣлыхъ халатовъ и широкихъ шароваръ, схваченныхъ внизу, какъ у простаго народа, носили длинные халаты съ широкими рукавами, изъ рѣдкой шелковой темно-зеленой матеріи, и затѣмъ бѣлые халаты и брюки подбитые ватой.

Переговаривались съ ними чрезъ китайцевъ. Командиру были предложены вопросы: кто онъ, куда идетъ; удивлялись зачѣмъ англичане ходятъ въ Шанхай, а китайцы служатъ на англійскомъ суднѣ; переписали всѣхъ имена и наконецъ объявили, что не могутъ дать джонки, потому что «каждый человѣкъ долженъ жить тамъ гдѣ родился и не ходить въ другія страны». Слова эти даже были заключены совѣтомъ взять примѣръ съ корейцевъ. Имъ сказали, что часть команды отправится на своихъ шлюпкахъ; но оставятъ другую половину команды и всѣ вещи до прихода большаго судна. Это нѣсколько испугало ихъ. На другой день объявили, что не могутъ дать джонки безъ разрѣшенія старшаго чиновника, отвѣтъ котораго получится не ранѣе десяти дней. Черезъ два дни они сказали, что отвѣтъ придетъ

черезъ мѣсяцъ. Капитанъ рѣшился чинить шлюпки. Изъ трехъ шлюпокъ оставшихся послѣ крушенія, у двухъ обломало носовую часть, третья текла. Чтобы исправить послѣднюю положили толстый слой бѣлилъ, обили парусиной, и первое время она очень хорошо удерживала воду. Носовыя части остальныхъ, связали мѣдными листами подводной обшивки и также обили парусиной на краскѣ. Сдѣлали мачты, сшили по одному рейковому парусу, и на футъ съ обоихъ бортовъ и носъ шлюпки покрыли парусиной, которая шнуровалась и очень помогла на зыби, когда начало поддавать черезъ бортъ.

25 числа чиновники давали большой обѣдъ. На циновкахъ, по берегу моря, для каждаго поставили по маленькому, низенькому столику съ чашкой канджи, маленькими кусочками мяса и свинины, морской травой, кусочками сыраго рисоваго тѣста, сушеными фруктами (каки) и маленькой чашкой хлѣбнаго вина, похожаго на наше пѣнное. Во все время обѣда два человѣка съ рожками, два съ барабанами, одинъ съ дудкой—въ родѣ кларнета, и два съ маленькими гитарами—очень усердно надували щеки, стучали, пищали, и безпрестанно промачивали горло чашкой водки.

Вечеромъ принесли два огромныхъ мѣшка рису, связку морской травы, табаку, мелкой соленой рыбы, сои—въ родѣ японской, и цѣлый куль соли, съ объявленіемъ, что во все время пребыванія на островѣ, черезъ каждые 4 дня, команда будетъ получать по стольку же.

27 числа спустили шлюпки и попробовали ихъ подъ парусами. Онѣ шли довольно хорошо и сначала не пропускали ни капли воды, но за ночь, послѣ маленькой зыби, течь опять показалась. Снова починивать ихъ было и нечѣмъ, и нѣкогда; но капитанъ перемѣнилъ свое намѣреніе идти прямо въ Шанхай, а рѣшился отправиться въ Нагасаки.

29-го—опять обѣдъ съ музыкой и снова провизія на 4 дня. Это былъ послѣдній день пребыванія бѣдствующихъ на островѣ Remi. Вечеромъ въ 6 часовъ, послѣ очень нѣжныхъ прощаній съ чиновниками, которые даже разцѣловали всѣхъ, вышли въ море. Всего было 26 человѣкъ, 10 въ шлюпкѣ, гдѣ былъ капитанъ и лейтенантъ Казнаковъ и по 8-ми въ остальныхъ. На шлюпки

взяли по бочкѣ сухарей, немного вареной солонины, масла и воды въ двухъ анкеркахъ. Легонькій N, въ продолженіе всей ночи очень тихо подвигалъ шлюпки. Къ утру совершенно стихло и должны были по очереди садиться въ весла, чтобы засвѣтло добраться до Гамильтона, который открылся около 9 часовъ. Послѣ полдня, на SO начала собираться тучи и барометръ спустился до 30,10. Надо замѣтить, что во все время пребыванія команды на островѣ барометръ стоялъ необыкновенно высоко. При сѣверномъ вѣтрѣ онъ поднимался до 30,57 и самое низкое стояніе его было при O и SO вѣтрахъ, которые обыкновенно сопровождались дождями; онъ опускался тогда до 30,10.

Въ 6 часовъ вечера вошли въ Гамильтонъ, т. е. сдѣлали 50 миль ровно въ 24 часа. Къ 8-ми часамъ барометръ еще опустился и около полуночи начался сильный SO съ дождемъ, грозой и большимъ волненіемъ. Жители Гамильтона не уступали въ гостепріимствѣ первымъ хозяевамъ; начались распросы и, какъ видно, уже знали о крушеніи, потому что тотчасъ же спросили: не съ разбившагося ли судна? Принесли воды, канджи и сои и угождали какъ нельзя болѣе, что̀ не помѣшало однако утащить у путешественниковъ вывѣшенное для просушки бѣлье.

На другой день всѣ очень свободно прогуливались по острову и любовались густой стѣной рододендроновъ и гиганскихъ камелій въ цвѣту, которыя окружали весь островъ и спускались почти до самой воды.

Шлюпки вышли изъ Гамильтона $^{2}/_{14}$ мая въ полдень. Вѣтеръ стихъ и хотя зыбь все еще была велика, но къ счастію скоро сгладилась ровнымъ вѣтромъ отъ W, который къ слѣдующему утру подвинулъ ихъ на видъ острова Тсу-сима. Въ это время вѣтеръ зашелъ къ O, потомъ къ NO и опять началъ свѣжѣть. Сдѣлали два галса при первомъ вѣтрѣ и потомъ легли на SO къ острову Фирадо.

Около полдня увидѣли вершины острововъ Гото, а потомъ и весь берегъ Кіузіу съ островами. Вѣтеръ продолжалъ усиливаться; но шлюпки скрылись въ островахъ и пользуясь имъ, живо пробѣжали пространство между Фирадо и Гуки. На слѣдующее утро заштилѣло, и должны были сѣсть въ весла, а около 1-го часа

пополудни $^{3}/_{15}$ мая, вошли въ Нагасаки, сдѣлавъ 160 миль въ 49 часовъ.

Здѣсь лейтенантъ Казнаковъ явился къ англійскому консулу г. Морисону, съ просьбою доставить ему случай добраться до Шанхая. Консулъ былъ какъ нельзя болѣе любезенъ, тотчасъ же помѣстилъ лейтенанта Казнакова на англійскомъ транспортѣ «Azott» и, черезъ три дня, предложилъ отравиться на англійскомъ авизо «Nimvrod».

На «Nimvrod» зашли на островъ Remi, гдѣ взяли остальныхъ матросовъ и китайцевъ и $^{11}/_{23}$ мая пришли въ Шанхай.

По мнѣнію капитана 1-го ранга Лихачева, несчастіе это произошло не отчего инаго, какъ по крайней недостаточности и невѣрности картъ Корейскаго Архипелага. При этомъ казна лишилась: 90 бочекъ сухарей, 14 бочекъ масла, 25 бочекъ солонины и 11 ящиковъ мыла,—всего на сумму $1136^{1}/_{2}$ мексиканскихъ долларовъ. Предметы эти были куплены въ Шанхаѣ, для судовъ нашихъ, находившихся въ Японіи, которыя отправлялись вмѣстѣ съ «Реми» на общее рандеву въ Печелійскій заливъ. Впослѣдствіи потеря эта поставила эскадру временно въ весьма затруднительное положеніе.

Капитанъ 1 ранга Лихачевъ не счелъ возможнымъ и удобнымъ производить какое-либо судебное изслѣдованіе, относительно крушенія парохода, преимущественно потому, что: 1) гибель его достаточно объясняется вышеупомянутою причиной, въ существованіи которой онъ имѣлъ случай самъ лично убѣдиться; 2) потеря казны заключается въ небольшемъ количествѣ угля, остававшемся на пароходѣ и провизіи, которая не могла быть спасена. Въ этой потерѣ говоритъ г. Лихачевъ «можно обвинять только меня самого, за то, что вещи эти не были застрахованы; не сдѣлано же это потому, что: 1) я отправился изъ Шанхая самъ на этомъ пароходѣ, и судно по осмотрѣ было признано мною совершенно благонадежнымъ; 2) застрахованіе въ такихъ обстоятельствахъ, когда я долженъ былъ скрывать назначеніе парохода, весьма было затруднительно и во всякомъ случаѣ задержало бы меня въ Шанхаѣ, а я принужденъ былъ дорожить каждымъ часомъ для исполненія возложеннаго на меня порученія».

Лейтенатъ Казнаковъ исполнилъ все, что̀ могъ сдѣлать въ

такихъ обстоятельствахъ. Онъ спасъ не только ввѣренныя ему важныя депеши и частію посылки, адресованныя посланнику нашему въ Пекинъ, но успѣлъ также спасти выданныя ему для расходовъ казенныя деньги (въ серебрянной монетѣ и слиткахъ). Вмѣстѣ съ тѣмъ, онъ лишился всего собственнаго имущества, оставшись въ одномъ сюртукѣ.

II.

ПОСТАНОВКИ СУДОВЪ НА МЕЛЬ.

1.

Фрегатъ „Аврора“.

Фрегатъ «Аврора» 27 августа 1853 года находился на параллели о-ва Борнгольма, откуда взялъ курсъ на WNW$^1/_2$W, на плавучій маякъ Фалстербо. Подходя къ шведскому мѣстечку Траллеборгъ, по курсу, въ 3-хъ миляхъ отъ берега, при 6-ти узлахъ ходу, фрегатъ почувствовалъ сотрясеніе, почему положенъ былъ руль право на бортъ. Фрегатъ спустился на фордевиндъ и постоянно теряя ходъ, вскорѣ остановился на 19 фут. глубинѣ. Въ то же время приняты были мѣры для снятія съ мели; но, по причинѣ сбывшей на футъ воды, собственныхъ средствъ къ тому было недостаточно, а потому отъ Датскаго правительства присланы были два военные парохода и нанятъ шведскій вольный ботъ, съ помощію которыхъ стянулись съ мели 29 августа, а 30-го пришли на Копенгагенскій рейдъ.

1 сентября, съ помощію водолжнаго колокола, подводная часть фрегата была осмотрѣна: обшивная мѣдь вездѣ оказалась въ цѣлости, и только поврежденъ въ нѣкоторыхъ мѣстахъ фалшкиль. Прибыль воды простиралась до $^1/_2$ дюйма въ часъ и, какъ полагалъ командиръ, течь эта происходила отъ болтовъ, которыми скрѣпленъ фалшкиль.

Случай этотъ произошелъ отъ неподробно означенныхъ на

картѣ береговыхъ примѣтныхъ мѣстъ и прилежащихъ къ берегу отмелей, а также и отъ сильнаго теченія отъ S, которое удалило фрегатъ отъ настоящаго курса къ сѣверу.

2.

Фрегатъ „Паллада“.

12 октября 1852 года фрегатъ «Паллада» вошелъ въ Зундъ и при $3^1/_2$ узлахъ ходу, въ туманную и пасмурную погоду, до пріѣзда лоцмана, который за туманомъ не могъ подойти къ фрегату,—наткнулся на Дриннскій рифъ, весьма легко и безъ малѣйшаго толчка; чрезъ нѣсколько часовъ фрегатъ снялся съ мели, безъ всякой выгрузки и пожертвованій.

3.

Шкуна „Востокъ“.

Въ исходѣ сентября 1853 года шкуна «Востокъ», при изслѣдованіи притока Віахту на Сахалитѣ, стала на мель. Подъ носомъ оказалось 6 футъ, подъ кормою 10 футъ. Немедленно завезли 17 пуд. стопъ-анкеръ; но пока вытягивали перлинь на брашпилѣ, вода пошла на убыль и всѣ усилія стащить ее съ мели остались безполезными. Къ закату солнца шкуна стояла на подпорахъ. Къ полной утренней водѣ предприняли завезти плехтъ съ тонкою цѣпью, имѣвшеюся на шкунѣ вмѣсто кабельтова. Но не знали какъ за это взяться, потому что барказъ былъ не болѣе какъ 4 весельный (вельботъ), недостаточный для 29 пуд. якоря. Принайтовили къ штоку двѣ 20 ведер. бочки и такимъ образомъ якорь, на буксирѣ у барказа, отправленъ вплавь, а потомъ придя на мѣсто, выпустили кореннаго конца цѣпи, уложенной на барказъ, на глубину,—бочечные найтовы обрубили и якорь легъ на дно. Къ несчастію, боцманъ рубившій найтовы, не разомъ отрубилъ обѣ бочки: всплыла только одна, а другая ушла на дно, вмѣстѣ съ якоремъ и была причиною тому, что онъ не забралъ и его притащили и подняли.

Въ полдень 27 сентября, передъ полною водою, снова приступили къ завозу якоря, тѣмъ же способомъ. Но боцманъ забывъ, въ торопяхъ, обрубить прежде буксирный фалинь, по недосмотру взятый не за бочечные найтовы, а прямо за якорный рымъ,—

взмахнулъ топоромъ и обрубилъ найтовъ. Барказъ исчезъ, а пять человѣкъ, находившихся на барказѣ, понеслись по теченію. Изъ нихъ 4 человѣка было спасено, а 5-й утонулъ. Якорь и на этотъ разъ ползъ и его подняли вмѣстѣ съ барказомъ. При слѣдующей полной водѣ снова выполнили ту же работу, подъ наблюденіемъ самаго командира и шкуна сошла съ мели.

4.

Клиперъ „Гайдамакъ“.

Клиперъ «Гайдамакъ», назначенный для доставленія въ Камчатку Архіепископа Камчатскаго Иннокентія, пришелъ къ посту Дуэ, изъ залива де-Кастри, подъ парами, въ $6^{3}/_{4}$ часовъ утра 26 августа 1861 г., и бросилъ якорь на глубинѣ $4^{1}/_{2}$ саж., грунтъ илъ съ пескомъ, въ разстояніи около трехъ кабельтовыхъ отъ мѣста ломки угля. Тотчасъ по отдачѣ якоря, спущены были на воду барказъ и другія гребныя суда, для отвоза провіанта въ постъ, а за тѣмъ барказъ и двѣ шаланды, принятые отъ поста, употреблены были для нагрузки угля, которая шла довольно успѣшно, пока полная вода позволяла баржамъ подходить къ полуразрушеннымъ ряжамъ пристани.

Въ 3-мъ часу дня, съ убылою водою и увеличившимся прибоемъ у берега отъ дувшаго въ то время уже усилившагося SW вѣтра, погрузка угля была на время прекращена.

Къ утру 27-го вѣтеръ совсѣмъ стихъ и днемъ стоялъ почти штиль; это благопріятное состояніе погоды продолжалось до полуночи, а съ того времени началъ задувать вѣтеръ отъ SO, съ берега, и небо стало заносить тучами. Погрузка угля шла успѣшно до 3-го часа; въ третьемъ же часу утра 28 августа пришла съ берега послѣдняя шаланда съ углемъ и оставлена уже, равно какъ и барказъ, при клиперѣ, такъ какъ за убылою водою продолжать нагрузку было неудобно. Команда клипера, находившаяся на работѣ на берегу, была возвращена на судно, а на мѣстѣ нагрузки оставлены были мичманъ Повалишинъ и унтеръ-офицеръ корпуса инженеръ-механиковъ Забѣгаевъ, которые смотрѣли за

работою по нагрузкѣ, производившейся, какъ командою клипера, такъ и людьми отъ поста.

Съ разсвѣтомъ 28-го вѣтеръ сталъ свѣжѣть отъ NNO, зыбь же шла болѣе отъ NW и причиняла довольно значительный прибой, изъ-за котораго уже не могли послать съ клипера на берегъ за углемъ къ тому времени, какъ то позволяла вода. Въ 8 часовъ утра подняли въ ростры барказъ, а въ началѣ 11-го, ко времени полной воды, посланъ былъ на берегъ вельботъ съ гардемариномъ Дмитріевымъ, какъ для того, чтобы свезти на берегъ находившагося на клиперѣ отъ поста солдата Зеленовскаго, такъ и за мичманомъ Повалишинымъ и унтеръ-офицеромъ Забѣгаевымъ. Вельботъ присталъ къ берегу благополучно, но обратно придти не могъ изъ-за прибоя, а послѣ нѣсколькихъ неудачныхъ попытокъ отвалить былъ вытащенъ на берегъ.

Одновременно съ подъемомъ барказа командиръ клипера приказалъ развести пары, имѣя намѣреніе ограничиться принятымъ на клиперъ углемъ, около 90 тоннъ, и, по прибытіи съ берега означенныхъ выше лицъ, идти по назначенію, пользуясь сѣвернымъ вѣтромъ въ вознагражденіе за недобранное количество угля. Когда же увидѣли, что вельботъ вернуться не можетъ, то выпустили готовые къ тому времени пары и заглушили огни въ топкахъ, потому что ни сила, ни направленіе вѣтра, дувшаго все еще между N и O, не угрожали опасностію.

Во 2-мъ часу дня вѣтеръ сталъ крѣпчать и переходить къ N; въ третьемъ часу стали подымать пары, а въ 3 ч. 20 м. дали машинѣ ходъ. Къ этому времени зыбь отъ NW превратилась въ крутой бурунъ, которымъ захлестывало клиперъ съ лѣвой скулы, такъ какъ клиперъ стоялъ не по направленію вѣтра, т. е. носомъ на N. Отъ стеченія этихъ обстоятельствъ дѣйствіе машины не уменьшало въ должной степени напоръ на цѣпь якоря, такъ какъ канатъ имѣлъ направленіе уже не по длинѣ судна, а шелъ къ нему подъ угломъ, румба на четыре. Положенный право на бортъ руль только временемъ приводилъ носъ клипера противу буруна, и тогда цѣпь ослабѣвала, но слѣдующимъ главнымъ валомъ клиперъ опять уваливало вправо и прибой, ударяя въ бокъ, понемногу приближалъ клиперъ къ берегу. Въ это время, т. е. въ 4 часу должна была быть малая вода и глубина у

бизань-русленей, сколько можно было судить по лоту, въ промежуткахъ между валами, была $3^1/_2$ саж.; травить канатъ, котораго имѣли 40 саж., не было возможности, потому что въ такомъ случаѣ, когда клиперъ приближало къ берегу бокомъ, онъ, по вытравленіи каната, пришелъ бы на малую глубину и его стало бы колотить буруномъ о дно. По невозможности же травить канату, не было пользы отдавать и другаго якоря.

Въ 4 часу лопнула цѣпь; мгновенно отдали плехтъ и 20 саженями на клюзѣ этого каната клиперъ задержался на глубинѣ $2^1/_2$ саженъ. Но его продолжало главными валами постепенно подавать къ берегу лагомъ и въ 4 часа послышались первые удары кормою. Удары съ каждымъ разомъ усиливались и въ $^1/_2$ 5-го часа, послѣ жестокаго удара, машина завертѣла съ неимовѣрною быстротою и тѣмъ дала знать, что гребной винтъ выпалъ съ своего мѣста. Машина, конечно, была немедленно остановлена и выгребли жаръ изъ печей.

Вслѣдъ за тѣмъ, послѣ еще нѣсколькихъ ударовъ кормою, по всей вѣроятности уже и объ выпавшій винтъ, показалась сильная течь вокругъ дейдвудной трубы, въ дейдвудѣ и по пазамъ обшивки, близъ дейдвуда. Воду откачивали всѣми судовыми помпами и бранспойтомъ, спущеннымъ въ коридоръ вала, но течь пересиливала дѣйствіе помпъ и вода прибывала до 3-хъ дюймовъ въ часъ. По прекращеніи дѣйствія машины, вслѣдствіе потери винта, уже не оставалось надежды отстояться на якорѣ и, продолжая дрейфовать къ берегу, обратили все стараніе къ тому, чтобы облегчить по возможности удары въ бортъ клипера и усадить его плотнѣе на мель, въ удобномъ по возможности мѣстѣ. Для этого, пока цѣпь плехтоваго якоря была еще цѣла, ее травили, и воспользовавшись временнымъ отклоненіемъ носа влѣво, подняли форъ-стеньги-стаксель; этимъ парусомъ и бизанью удерживали носъ противу буруна, а, чтобы скорѣе избавиться отъ частыхъ ударовъ о грунтъ, отдали гротъ-марсель и положили его на стеньгу. Для облегченія кормы, выбросили за бортъ ядра изъ кранцевъ на верхней палубѣ и два ряда бомбъ.

Въ началѣ 7 часа лопнула цѣпь плехта; убрали бизань, но носъ клипера бросило вправо и скоро поставило его поперегъ буруна, которымъ и разбило немедленно катеръ съ лѣвой стороны и коеч-

ныя сѣтки. Когда носъ перевалило за линію вѣтра, подняли кливеръ, наполнили гротъ-марсель, а вскорѣ затѣмъ поставили фокъ и форъ-марсель. Такимъ образамъ съ каждымъ валомъ клиперъ подавало на берегъ, по направленію къ ложбинѣ, на югъ отъ поста, и удары, сначала жестокіе, вскорѣ стали замѣтно слабѣть.

Въ 8-мъ часу дали командѣ ужинать повахтенно, и вслѣдъ за тѣмъ подвахтеннымъ роздали койки, а вахтенные остались на помпахъ.

Время отъ 8 часовъ вечера до 5 часовъ утра 29-го, прошло въ непрерывномъ дѣйствіи помпъ; но вода въ трюмѣ въ это время прибыла уже до $4^1/_2$ фут. Въ 5 часовъ спустили вельботъ на воду, катеръ и четверку; на катерѣ завезли на берегъ перлинь и закрѣпили его тамъ за деревья. По перлиню, на катерѣ и вельботѣ, начали свозить на берегъ шханечный журналъ сигнальныя и шнуровыя книги, денежный сундукъ и больныхъ съ докторомъ. Затѣмъ переправили свиту Преосвященнѣйшаго Иннокентія, а въ $^1/_2$ 8-го переправился на берегъ и Его Высокопреосвященство.

До 4 часовъ пополудни перевозили на берегъ багажъ, команду и часть провизіи, а въ 4 часа отправили на берегъ остальныхъ людей, за исключеніемъ пяти, оставленныхъ на ночь часовыми на клиперѣ.

Команда, по свозѣ на берегъ, была помѣщена въ половинѣ казармы, имѣющейся при постѣ.

Контръ-адмиралъ Лихачевъ, прибылъ къ Дуэ на пароходѣ «Америка» 1-го сентября и, по осмотрѣ клипера, составилъ на мѣстѣ актъ нижеслѣдующаго содержанія:

«Мы нижеподписавшіеся, осмотрѣвъ, при помощи водолаза, клиперъ «Гайдамакъ», находящійся на мели у Сахалинскаго берега, вблизи Дуэскихъ каменно-угольныхъ копей, нашли, что клиперъ стоитъ на мели всѣмъ лагомъ; въ малую воду за кормой глубина 5 футъ, а передъ носомъ 4 фута. Гребной винтъ потерянъ; руль, задній ахтерштевень, нижняя часть передняго ахтерштевня отъ дейдвудной трубы и киль въ кормовой части—на значительное разстояніе, оторваны. По соображеніи всего этого, мѣстныхъ обстоятельствъ и средствъ, положенія клипера на открытомъ

совершенно берегу и поздняго времени года,—по крайнему нашему убѣжденію пришли къ заключенію, что ежели бы клиперъ и могъ быть исправленъ, то не иначе какъ въ докѣ, на что́, при средствахъ здѣшняго края, не представляется возможности разсчитывать, а потому полагаемъ, что слѣдуетъ употребить всѣ силы только къ тому, чтобы спасти какъ машину, такъ и всѣ цѣнные предметы вооруженія и груза, и за тѣмъ уже приступить къ спасенію корпуса судна, его набора и скрѣпленія. Для этого не представляется другаго способа, какъ облегчивъ клиперъ, сколько обстоятельства позволятъ, стараться вытащить его какъ можно выше на берегъ и принять такія средства, какія будутъ по обстоятельствамъ возможны, для предохраненія корпуса судна, пока клиперъ еще до нѣкоторой степени цѣлъ, отъ наноснаго льда».

Военный губернаторъ Приморской области Восточной Сибири, получивъ объ этомъ увѣдомленіе отъ контръ-адмирала Лихачева, послалъ изъ Николаевска въ Дуэ винтовый транспортъ «Манжуръ» съ запасомъ провизіи, рогатаго скота, зимней одежды для команды и строительными матеріалами для работъ у клипера. На транспортѣ командированы въ Дуэ военный инженеръ штабсъ-капитанъ Овсѣенко и корабельный инженеръ-подпоручикъ Титовъ. Командиру клипера «Гайдамакъ», капитанъ-лейтенанту Пещурову, предписано, по соображеніи рабочихъ средствъ съ положеніемъ клипера и той опасности, которой подвергается судно на отмели отъ наносимаго зимой льда, принять мѣры къ сохраненію клипера и, если представится возможнымъ и нужнымъ, сдѣлать кругомъ его ряжевое огражденіе.

Между тѣмъ, 20 сентября вторично пришелъ въ Дуэ пароходъ «Америка», почему командиръ клипера «Гайдамакъ», пользуясь возможностью сняться съ помощію парохода, изготовилъ клиперъ, и, 22 сентября въ 9 часовъ утра, когда вода за кормой клипера поднялась съ приливомъ до 11 футъ, поданы буксиры на «Америку»; но сомнительная погода, при задувшемъ отъ SW вѣтрѣ, заставила прекратить работу, а вскорѣ засвѣжѣвшій вѣтеръ принудилъ пароходъ уйти изъ Дуэ.

На другой же день, 23 сентября, въ 9 часовъ утра, при совершенно тихой погодѣ, «Гайдамакъ», собственными средствами, стянулся съ мели и оставался на вольной водѣ, на завезенномъ

верпѣ и кабельтовѣ съ берега, дни 23-го, 24-го и до 10 часовъ утра 25 сентября,—но уже не было парохода, чтобы слѣдовать къ Кастри на буксирѣ.

При задувшемъ NO, опасаясь волненія и потерявъ надежду на возможность выйти изъ Дуэ, клиперъ при полной водѣ долженъ былъ опять втянуться на отмель, направляясь такъ, чтобы впослѣдствіи можно было тащить его далѣе на берегъ посредствомъ шпилей.

Во время пребыванія клипера на вольной водѣ, хотя парусъ и не былъ подведенъ подъ корму, но вода въ трюмѣ не прибывала болѣе 6 дюйм. въ часъ,—что́, при подведенномъ парусѣ, не представило бы опасности для перехода въ Николаевскъ.

По приготовленіи помѣщеній на зиму для команды, провизіи и матеріаловъ, 11 октября начаты работы для вытаски клипера и огражденія его на зиму. Всѣ шпили установлены были на берегу къ новолунію, и съ полными водами—21, 22 и 23 октября—клиперъ постепенно подтаскивали къ берегу. Въ ночь съ 23-го на 24-е, жестокимъ сѣверозападнымъ вѣтромъ, нагнало воды столько, что всплыли всѣ вытащенныя на берегъ гребныя суда и баржи. При этомъ вытянутыми цѣпями, вѣтромъ и прибоемъ подвинуло клиперъ такъ, что форштевень его находился отъ утеса лишь въ 15 саж. и при малой водѣ можно было обходить кругомъ клипера по-суху. Уцѣлѣвшая часть киля врѣзалась въ наносный песокъ, и клиперъ стоялъ совершенно прямо; вся нижняя часть миделя крѣпко увязла въ этотъ песокъ, такъ что болѣе чѣмъ на треть длины днища нельзя было ничего видѣть. Въ оконечностяхъ судна, кромѣ описанныхъ поврежденій, открытъ незначительный проломъ въ третьей отъ киля обшивной доскѣ на лѣвой сторонѣ, нѣсколько позади форъ-русленя,—впрочемъ, въ этомъ мѣстѣ не показывалось течи.

Послѣднимъ же наносомъ воды испорчена большая часть гребныхъ судовъ клипера и размытъ наломанный и сложенный по берегу для ряжеваго огражденія камень. Капитанъ-лейтенантъ Пещуровъ, расчитывая, что для защиты клипера отъ льда достаточно одного свайнаго огражденія, устроилъ коперъ и пробовалъ бить сваи; но оказалось, что наносный слой песку имѣетъ 4 фута глубины впереди клипера, а къ кормѣ идетъ постепенно

уменьшаясь, такъ что даже съ желѣзными башмаками сваи не держались, почему тотчасъ приступили къ порубкѣ лѣса для ряжей. Въ то же время занялись устройствомъ тесовой крыши на клиперъ, постройкою пороховаго погреба и шлюпочнаго рабочаго сарая.

30 октября принесло къ берегу ледъ, и море покрылось имъ до горизонта; но чрезъ три дня ледъ разломало и унесло такъ же быстро, какъ и принесло. Съ этого времени ледъ приносило и уносило въ море нѣсколько разъ, и онъ окончательно сталъ лишь въ послѣднихъ числахъ ноября.

Съ 1-го по 10 ноября подвозили лѣсъ къ клиперу, а 11-го начали рубить ряжи. Къ 25 декабря было срублено 8 ряжей и изъ нихъ поставлено на мѣсто 4. Постановка ряжей замедлялась разрытіемъ большихъ глыбъ льда, образовавшихся подъ кормою и у раковинъ клипера. Кромѣ того, рвали порохомъ камень, требующійся на установку ряжей, и приготовляли необходимыя деревья къ исправленію клипера; рудеръ-постъ и руль сплочены и брусья для надставки ахтерштевня, киля и закрытія колодца отесаны и пригнаны другъ къ другу. Коробка съ ахтерштевня снята и дейдвудная часть гребнаго вала вынута.

Лишь только установился ледъ, сдѣлали вокругъ кормы прорубь и поддерживали ее въ продолженіе двухъ недѣль, желая выморозить до дна. Хотя морозы и доходили до 20°, но были все еще недостаточны, чтобы приморозить ко дну осаждающіяся глыбы льда во время малой воды, и потому съ каждымъ приливомъ вода подымалась до обыкновеннаго своего уровня.

Къ 15 февраля (1862 г.) опущены на мѣсто 15 ряжей и загружены камнемъ, срублены еще 5 ряжей и камень для нихъ заготовленъ. На ряжахъ вдоль лѣваго борта клипера начата продольная связь. Врытые на берегу для укрѣпленія шпилей якоря подняты, а къ привезеннымъ изъ Николаевска якорямъ сдѣланы штоки. Проконопатили изнутри подводную кормовую часть и пазы закрыли деревянными планками. Изъ гребныхъ судовъ исправлены оба вельбота и четверка.

Къ 26 февраля установили на мѣсто вышеупомянутые 5 ряжей и, кромѣ того, два угловые ряжа при наружномъ концѣ загражденія. Общая продольная связь лѣвой стороны загражденія закон-

чена, кромѣ оконечностей, а на правой доведена до половины. Окончены были также плотничныя работы около бортовъ клипера; закрѣплены руль и старнпостъ, а также рулевые петли и крючья (1); начато исправленіе такелажа.

Спустя двѣ недѣли работы по загражденію были окончены, т. е. поставленъ ряжъ, замыкающій выходъ бассейна и сдѣлано соединеніе лѣвой стороны загражденія съ берегомъ. Приступлено къ устройству пристани у поста на 2-саженныхъ ряжахъ съ промежутками въ 3 сажени. Къ 1 апрѣля пристань была выведена на 45 саженъ отъ берега и начато заготовленіе послѣдняго ряжа ея и крана. Въ это время ледъ на рейдѣ разломало и осталась лишь небольшая полоса его при берегѣ, т. е. одни торосья.

4 апрѣля жестокимъ вѣтромъ отъ NW разломало торосья, причемъ вода поднималась выше чѣмъ въ прошлую осень (когда «Гайдамакъ» былъ установленъ на зимовку); льдомъ разломало и снесло почти всѣ ряжи, закрывавшіе проходъ; изъ пристани же остались цѣлыми лишь два ближайшіе къ берегу ряжа, а большая часть остальныхъ, вмѣстѣ съ общею связью, уничтожены почти до основанія. Эти поврежденія произошли отъ ударовъ глыбами льда, которыми разщепляло вертикальныя связи ряжей и ихъ углы, а затѣмъ бревна сбивало бурунами.

Клиперу не сдѣлало льдомъ никакихъ серьезныхъ поврежденій, и только бревнами ободрало мѣдную обшивку. Благодаря ряжевой преградѣ, клиперъ не измѣнилъ своего положенія на худшее.

По разломкѣ льда, окончательно выгружены изъ клипера валы и немногія другія тяжеловѣсныя вещи изъ механизма, которыя не могли быть вынуты осенью; подняты на ряжи орудія; сдѣланы три понтона для подведенія подъ кормовую часть клипера; завезены два якоря и заложены на нихъ гини, а лопаря взяты на шпили, установленные на ряжахъ. Всѣ эти работы, съ подведеніемъ подъ корму двухъ изъ заготовленныхъ понтоновъ, а подъ носовую часть четырехъ систернъ, заняли оставшееся время до Майскаго полнолунія.

---

(1) Были сдѣланы новые въ Николаевскѣ по лекаламъ и доставлены въ Дуэ на собакахъ.

Въ ночь съ 1 на 2 мая, при малой водѣ, клиперъ былъ окопанъ, сколько позволялъ твердый подъ нимъ грунтъ, а въ 9 часу утра люди стояли на шпиляхъ. Къ сожалѣнію, значительною зыбью отъ SW подведенные подъ корму понтоны частію разбило и они налились водою, такъ что ихъ пришлось вывести изъ подъ кормы, прежде нежели можно было начать тягу гиней. Не смотря на эту задержку, успѣли подать клиперъ на 5 саженъ; далѣе онъ не подавался, а только ползли якоря, и работы въ эту воду были прекращены.

Съ вечерней полной водою тяга была возобновлена, но безъ успѣха; тоже самое повторилось и въ слѣдующіе три дня, въ которые хотя вода и поднималась до $6^{3}/_{4}$ футъ (нѣсколько позади гротъ-русленей), но вѣтеръ былъ очень тихъ и не было буруновъ, такъ много помогавшихъ въ первую воду.

Опытъ показалъ, что при небольшомъ слоѣ песку, которымъ была прикрыта плита на мѣстѣ, гдѣ стоялъ клиперъ,—канату для якорей по 60 саж. недостаточно, а также и расчетъ на понтоны, неимѣющіе надежнаго желѣзнаго крѣпленія, при бурунахъ невѣренъ.

Это понудило обратить всѣ имѣющіяся на клиперѣ цѣпи исключительно на якоря и отбросить понтоны, какъ средство, удобное лишь при особенно благопріятныхъ обстоятельствахъ, рѣдко случающихся въ Дуэ въ новолуніе и полнолуніе, и притомъ понтоны требовали на укрѣпленіе ихъ значительнаго количества канатовъ, а потому, вмѣсто понтоновъ, подъ корму были подведены всѣ имѣвшіяся на клиперѣ систерны.

10 мая прибылъ въ Дуэ винтовый клиперъ «Абрекъ» подъ флагомъ начальника эскадры Восточнаго океана, Свиты Е. И. В. контръ-адмирала Попова, а 13-го пришла винтовая лодка «Моржъ».

Предположено было, чтобы въ наступившую полную воду новолунія лодка «Моржъ» положила свои якоря возможно ближе къ «Гайдамаку» и, принявъ съ него буксиры и дѣйствуя машиною, подтягивала бы его на якоря.

Попытка исполнить это предположеніе 15 мая не удалась, и лодка не могла занять своего мѣста по причинѣ крѣпкаго S вѣтра; вода поднялась только до 5 футъ 6 дюйм. и дѣйствіе шпилей на клиперѣ и ряжахъ оказалось недостаточнымъ. Тотъ же

свѣжій вѣтеръ воспрепятствовалъ лодкѣ исполнить назначеніе и въ послѣдующіе два дня, когда вода поднялась почти до 6 футъ, и только 18 мая она приняла участіе въ работѣ, но безуспѣшно.

Такъ какъ 18 мая была послѣдняя большая вода, а клиперъ не удалось стянуть, то предположено было снять съ него цилиндры, холодильникъ и всѣ металлическія вещи, которыя можно снять, не вредя прочности корпуса, и выжидать слѣдующихъ полныхъ водъ. Для усиленія же средствъ тяги положено завести тотчасъ же третій якорь въ 125 пуд. съ транспорта «Японецъ», и передъ полными водами—четвертый съ корвета «Калевала»., прибывшихъ въ это время на рейдъ.

Потерянный винтъ клипера найденъ 28 апрѣля и въ то же время, за него былъ заведенъ конецъ цѣпи въ $^3/_4$ д., на который предполагалось поднять его баржами, пользуясь прибылью и убылью воды. Винтъ найденъ былъ значительно замытымъ въ пескѣ и потому, при попыткахъ поднять его, онъ былъ только отдѣленъ отъ ахтерштевня, съ которымъ держался рамою, чѣмъ уменьшена тяжесть подъема.

Къ 28 мая всѣ приготовленія ко вторичной попыткѣ стащить клиперъ были окончены. При этомъ положены гуськи ко всѣмъ 4 якорямъ, а къ цѣпямъ взяты гини со шпилей на ряжахъ и на клиперѣ; кромѣ того установлены, отакелажены и принайтовлены потаповскіе костыли въ носовой и кормовой частяхъ клипера, гини отъ которыхъ приводились въ дѣйствіе шпилями на ряжахъ. Устроены также устои для 2 паръ рычаговъ подъ крамболами клипера. Противъ средины клипера поставлены еще двѣ стрѣлы, а гини отъ нихъ, по неимѣнію якорей и цѣпей, были взяты за нижніе концы заднихъ ряжей, которые представляли имъ хорошую опорную точку.

29 мая съ утра выровняли гини и тали отъ стрѣлъ, и въ 7 часовъ, послѣ неудачной попытки раскачать клиперъ, перебѣганіемъ людей съ одного борта на другой, начали ходить на всѣхъ шпиляхъ, при прибылой водѣ до 6 фут. 3 д. по фут-штоку у гротъ-русленей. Гини переднихъ стрѣлъ, взятыя за заднія ряжи, вытянулись въ струну, такъ что у правой свернуло даже топъ; якоря же отъ гиней заднихъ стрѣлъ и со шпиля кли-

пера, не выдерживая приложенной къ нимъ силы, ползли и клиперъ не подавался ни на дюймъ.

По прекращеніи этой тяги, положенъ корветомъ «Калевала» якорь гуськомъ къ якорю транспорта «Японецъ», чтобы такимъ образомъ прибавить одну неподвижную опорную точку, а къ вечерней полной водѣ пароходъ «Америка» прибывшій на рейдъ, сталъ по створу мачтъ клипера и принялъ отъ него буксиръ изъ двухъ новыхъ 8-ми дюйм. кабельтововъ. Сломанная утромъ стрѣла была замѣнена къ тому же времени, и, при убылой водѣ, «Гайдамакъ» былъ окопанъ кругомъ, на сколько позволяла вода и каменистый подъ нимъ грунтъ.

Зыбь и вѣтеръ препятствовали пароходу «Америка» удерживаться въ направленіи киля клипера. Это много уменьшало полезное дѣйствіе парохода, сила котораго была такова, что онъ оборвалъ буксиръ, безъ хорошаго результата, не смотря на дружное дѣйствіе шпилей.

Впрочемъ, возвышеніе воды въ этотъ разъ не достигло 6 футъ, а слѣдовательно не терялась еще надежда стащить клиперъ приготовленными средствами въ наступившее полнолуніе, такъ какъ по утрамъ вода уже превышала 6 футъ.

Въ ночь съ 29 на 30 мая продолжали окапывать клиперъ, при чемъ полезное дѣйствіе стрѣлъ обнаружилось тѣмъ, что клиперъ какъ бы отдѣлился отъ стѣнъ логовища, образовавшагося вокругъ отъ наноса песку.

Съ утра 30 числа понижавшійся барометръ, тяжелыя тучи, зыбь и вѣтеръ отъ SO, подавали надежду на бо́льшую прибыль воды. Въ 7 часовъ вода перешла 6 футовую марку, а въ 8 часовъ было 7 футъ. Одновременнымъ дѣйствіемъ шпилей клиперъ легко тронулся съ мѣста и вышелъ изъ своей ограды. Течь въ клиперѣ оказалась около $1^1/_2$ д. въ часъ.

Свѣжесть вѣтра и волненіе не позволяли пароходу «Америка», ни другимъ находившимся на рейдѣ судамъ, принять на этотъ разъ участіе въ снятіи клипера, кромѣ отдѣленія людей на шпили.

Сдаваясь по канату отъ тяжелѣйшаго изъ якорей, не могли подтянуть его вплоть, потому что канатъ якоря задѣлъ за одинъ изъ ближайшихъ якорей, отъ котораго была проведена цѣпь къ

гинямъ отъ стрѣлъ. Дотянувшись до этого послѣдняго остановились на кабельтовѣ отъ якоря, который былъ брошенъ по направленію правой раковины клипера.

Носъ клипера смотрѣлъ вдоль берега; при убылой водѣ клиперъ сталъ на мель очень покойно, не испытавъ ударовъ, которые могли бы усилить его течь, до сихъ поръ не превышавшую $1^1/_2$ д. въ часъ. Въ малую воду, пользуясь тѣмъ, что канатъ, по которому сдавались, зацѣпилъ за ближайшій якорь, приподнялъ его штокъ и рымъ, заложили на этотъ якорь кусокъ цѣпи, подняли его подъ корму и подтянули на гакабортъ. Затѣмъ обратили главное вниманіе на распутываніе канатовъ и гиней отъ стрѣлъ и на перевозъ на клиперъ наиболѣе необходимыхъ вещей, какъ-то: помпъ, портовъ, крамболъ, люковъ, шлюпъ-балокъ и проч. Къ вечеру вѣтеръ стихъ, но не пошли на рейдъ за неимѣніемъ надежнаго якоря и цѣпи, съ которыми въ тогдашнемъ положеніе клиперъ могъ бы спокойно отстаиваться, и наконецъ потому еще, что хотѣли поднять какъ якорь съ транспорта «Японецъ», такъ и свой, на которомъ стояли.

Утромъ 31 мая раздулся весьма свѣжій вѣтеръ отъ S съ большою зыбью, такъ что сообщеніе съ берегомъ можно было имѣть только на вельботахъ, да и то съ значительными затрудненіями отъ буруновъ. Съ нѣкоторымъ безпокойствомъ ждали малой воды, опасаясь сильныхъ ударовъ о грунтъ; однакожъ послѣ полудня вѣтеръ затихъ совершенно, волненіе быстро улеглось и позволило продолжать нагрузку.

Послѣ полуночи съ 31 мая на 1 іюня, поднявъ оба якоря, клиперъ вышелъ на рейдъ на буксирѣ парохода «Америка» и бросилъ якорь на $4^1/_2$ саженяхъ глубины въ малую воду, прямо по направленію пристани, для удобства нагрузки; но перемѣна вѣтра къ N и порядочная зыбь отъ NW заставили въ тотъ же день перейти далѣе къ сѣверу.

По выходѣ на рейдъ состояніе погоды очень не благопріятствовало скорому забору вещей съ берега, такъ что лишь къ 3 іюня могли прибуксировать къ клиперу руль. Навѣсивъ руль, могли бы сняться съ якоря въ тотъ же вечеръ,—но позднее время дня, утомленная команда, работавшая трое сутокъ сряду и желаніе взять съ собою барказъ, не позволили клиперу оставить рейдъ Дуэ до

утра 5 іюня. Впрочемъ, это промедленіе было очень кстати: 4 іюня лодка «Моржъ» окончила нагрузку углемъ и могла конвоировать клиперъ до де-Кастри, вмѣсто корвета «Калевала», который такимъ образомъ не отрывался отъ работъ по забору тяжелыхъ частей механизма клипера. Переходъ изъ Дуэ до де-Кастри на буксирѣ парохода былъ выполненъ совершенно благополучно въ 14 часовъ, при тихомъ вѣтрѣ отъ NO, съ которымъ на клиперѣ могли нести трисели и стаксели и тѣмъ увеличивали ходъ до 6 узловъ. Подъ одними парами «Америка» вела клиперъ по 4 узла.

Состояніе течи во время перехода и въ дни стоянки на рейдѣ, оставалось по прежнему, немного болѣе дюйма, а временной руль удовлетворялъ своему назначенію довольно хорошо.

6 іюня пароходъ «Америка» подошелъ къ борту клипера и передалъ 40 тоннъ угля; послѣ чего пароходъ отправился обратно въ Дуэ, для вспомоществованія корвету въ перевозкѣ вещей клипера, а также и для доставленія на клиперъ каменнаго угля.

23 іюня «Гайдамакъ», на буксирѣ клипера «Абрекъ», ушелъ въ Шанхай, куда и прибылъ 12 іюля.

Здѣсь 2 августа клиперъ былъ введенъ въ докъ для исправленій; 16-го былъ выведенъ на время изъ дока и 30-го снова введенъ въ докъ.

Причины вывода изъ дока были слѣдующія: во-первыхъ неловкое помѣщеніе клипера, вмѣстѣ съ другимъ пароходомъ, препятствовавшее работамъ съ лѣвой стороны судна безъ разборки стѣнъ дока и возвышенія самаго судна на стапель-блокахъ; во-вторыхъ замедленіе въ приисканіи лѣса для штевней и киля, и въ третьихъ медленность механическаго завода, на которомъ до того времени еще ни одна изъ коробокъ не были приведена въ такой видъ, чтобы ихъ можно было класть на мѣсто.

Выведя клиперъ изъ дока, осушивъ докъ и возвысивъ стапель-блоки, на что потребовалось бы не болѣе двухъ дней, могли бы отчасти устранить первыя затрудненія; но, остальныя два неминуемо остановили бы работу въ подводной части клипера и онъ занималъ бы докъ понапрасну. Поэтому, дабы избѣжать лишняго расхода, командиръ согласился на предложеніе хозяина дока: уступить на время наши права на докъ другому судну,

тѣмъ болѣе, что онъ гарантировалъ ввести клиперъ въ докъ не позже слѣдующихъ Сизигійныхъ водъ и что выходъ клипера не будетъ имѣть никакого вліянія на плату за простой въ докѣ, которая взимается въ меньшемъ размѣрѣ, по прошествіи первыхъ 2 недѣль по вводѣ судна въ докъ.

30 августа переложили стапель-блоки для клипера на средину и подняли ихъ выше для удобства работъ подъ его плоскимъ кузовомъ, а въ 3 часу пополудни «Гайдамакъ» занялъ новое свое мѣсто, разцвѣщенный флагами.

Въ первый вводъ въ докъ была снята мѣдная обшивка, и подводная часть проконопачена во всѣхъ доступныхъ мѣстахъ, гдѣ не предвидѣлось никакихъ работъ. При этомъ въ пазъ съ трудомъ заходила одна прядь, и только въ стыкахъ можно было вбивать по двѣ и по три, да и то не во всѣхъ.

Также положены были, до выхода клипера, четыре пояса обшивки на дейдвудѣ и разчистили мѣсто для новаго киля, а на остальномъ протяженіи киль сгладили и подготовили для надставки. Корветъ «Посадникъ», по распоряженію начальника эскадры, привезъ для клипера 40 штукъ разнаго лѣса, между которыми были брусья годные для надставки киля, для задняго штевня и на обшивку.

12 октября клиперъ «Гайдамакъ» вышелъ изъ дока. Причина замедленія и задержки на двѣ недѣли противу обѣщанія подрядчика, была медленность механическаго заведенія г. Muirhead'а и свѣжіе вѣтра, дувшіе въ послѣднее новолуніе. Отъ этихъ вѣтровъ вода въ рѣкѣ подымалась такъ высоко, что грозила затопить докъ и вынудила на нѣсколько дней прекратить работы у киля и проч. Чтобы вывести клиперъ съ большою водою, со стороны машинистовъ требовалась усиленная дѣятельность. Послѣднюю часть рамы г. Muirhead доставилъ на клиперъ только 9 октября и пригонка, какъ частей рамы между собою, такъ и коробокъ и направляющихъ была сопряжена съ несравненно бо́льшими затрудненіями, нежели должно бы было быть при болѣе аккуратной заводской работѣ, такъ что съ 11 на 12-е число машинисты клипера и плотники работали всю ночь на пролетъ, завинчивая винты коробокъ и направляющихъ, срубая и сглаживая ихъ шляпки. Эта экстренность работъ и наступившія полныя

*

воды, которыхъ не могли пропустить, не причинивъ значительныхъ напрасныхъ расходовъ, не позволили испробовать машину въ докѣ; но нѣсколько разъ спускали муфту разборнаго винта на мѣсто и поварачивали машину вручную, такъ что надѣялись, что она будетъ дѣйствовать удовлетворительно.

По выходѣ изъ дока, пары можно было развести въ первый разъ 19 октября, послѣ полудня, и тогда же машина была пущена въ ходъ. Въ нѣсколькихъ мѣстахъ около коробокъ золотниковъ, между полями около болтовъ, паръ прорывался; но, благодаря первоначальной тщательной пригонкѣ всѣхъ частей механизма, эти потоки пара легко было отстранить и когда на слѣдующее утро пары были разведены снова, то уже потоковъ не было. Дѣйствіе машины было удовлетворительно. Движеніе всѣхъ частей совершалось правильно и безъ стука, и такъ же ровны и легки были обороты винта.

Обдѣлка, послѣ пробы, машины деревомъ, конопатка верхней палубы и окраска всего судна, какъ снаружи, такъ и борта и машиннаго отдѣленія внутри, вмѣстѣ съ нѣкоторыми другими подѣлками по плотничной и кузнечной частямъ, задержали клиперъ по 30 октября, и даже въ этотъ день работы у ретирадныхъ портовъ и ставней колодца не были совершенно окончены и ихъ пришлось доработать своими мастеровыми. О медленности, съ которою сопряжены всякія работы въ Шанхаѣ, за глаза трудно себѣ составить понятіе, и эта медленность тѣмъ непріятнѣе, что заработная плата весьма значительна, а потому стоимость исправленій клипера дошла до 35 тысячъ рублей,—суммы невѣроятной не только въ Европѣ, но, и въ большей части портовъ.

Первый день по выходѣ клипера изъ дока, показалась въ немъ течь до $^1/_4$ дюйма въ часъ. Вода просачивалась въ разныхъ мѣстахъ близъ средины клипера, и такъ какъ въ то же время въ мѣстахъ исправленныхъ вода не подавалась, то по мнѣнію капитанъ-лейтенанта Пещурова причиною течи было нѣкоторое ослабленіе пазовъ при срединѣ кузова отъ выдержаннаго ею напора во время подвода киля; но вскорѣ течь совершенно прекратилась.

II.

9 января 1863 г. клиперъ «Гайдамакъ» на пути изъ Манилы въ Ило-ило, у мыса Zomonton, одного изъ низменныхъ мысовъ

о-ва Negros, отъ котораго рифъ выдается далѣе назначеннаго на послѣднихъ испанскихъ картахъ — приткнулся къ 8-футовой банкѣ, имѣя позади гротъ-мачты $4^1/_2$ сажени глубины. Дѣйствіе машины заднимъ ходомъ и завозъ верпа, сняли клиперъ съ мели, не прибѣгая ни къ выгрузкѣ, ни къ буксирамъ. При этомъ клиперъ не получилъ никакихъ поврежденій.

5.

Фрегатъ „Аскольдъ“.

17 октября 1857 года, въ Бельтѣ, идя подъ парами во время тумана, фрегатъ «Аскольдъ», при двухъ узлахъ ходу, между островами Фіэнъ и Зеландія, по неопытности лоцмана, приткнулся слегка къ мели, съ которой скоро сошелъ безъ особенныхъ усилій.

6.

Корветъ „Вепрь“.

Отрядъ капитана 1 ранга Винка, находясь 29 марта 1858 г. подъ парусами въ Мраморномъ морѣ, встрѣтилъ противный вѣтеръ, заставившій лечь въ бейдевиндъ на правый галсъ и развести пары. Съ наступленіемъ ночи, когда пары не были еще готовы, близость берега заставила поворотить отрядъ на другой галсъ. Начальникъ отряда, зная изъ прежнихъ опытовъ, что корветъ «Вепрь» не поворотитъ оверштагъ, приказалъ ему поворотить черезъ фордевиндъ. Но во время поворота, совершавшагося съ необыкновенно-большою циркуляціею, корветъ коснулся мели лѣвою стороною.

Тотчасъ же были закрѣплены паруса и посланы шлюпки для промѣра, который показалъ, что вся правая сторона корвета была на свободѣ, а подъ лѣвою стороною 12 футъ глубины. Тогда спустили барказъ для завоза верпа, а вскорѣ былъ готовъ и паръ. Въ 11 часовъ корветъ «Буйволъ», у котораго паръ былъ готовъ раньше, подошелъ къ «Вепрю» и сталъ на два якоря. Тогда закрѣпили за его гротъ-мачту кабельтовъ, пустили машину

въ ходъ и къ 9 часамъ утра снялись съ мели благополучно, ничего не выгружая изъ корвета и не имѣя ни малѣйшаго поврежденія.

7.

Клиперъ „Стрѣлокъ“.

Осенью 1858 г. клиперъ «Стрѣлокъ», при входѣ въ портъ Св. Владиміра, подъ парами, при самомъ легкомъ ходѣ и останавливая машину при бросаніи лота,—сталъ на камень, при совершенномъ штилѣ, въ южной части гавани; но по выгрузкѣ нѣкоторыхъ тяжестей, черезъ 8 часовъ клиперъ стянулся, безъ посторонней помощи.

8.

Корабль „Синопъ“.

27 декабря 1858 г. корабль «Синопъ», не доходя 10 миль до Галлиполи, по ошибкѣ лоцмана, приткнулся къ мели, при $2^{3}/_{4}$ узлахъ ходу. Приткнувшись къ мели форштевнемъ, корабль тотчасъ же сталъ по вѣтру, и не смотря на то, что поставили паруса и съ кормы было 28 футъ глубины, не тронулся съ мели. И только съ помощію двухъ завезенныхъ верповъ гуськомъ и частнаго парохода, корабль сошелъ съ мели.

9.

Клиперъ „Пластунъ“.

3 ноября 1858 года клиперъ «Пластунъ», при входѣ въ заливъ Св. Владиміра, приткнулся на неизвѣстный камень въ 11 футъ. Обмѣривъ глубину, нашли, что подъ носомъ и срединою клипера было 11 футъ, а за кормою 15-ть; клиперъ же, при входѣ въ заливъ, былъ въ грузу—форштевень 10 ф. 6 д., а ахтерштевень 12 ф. 8 д. Тотчасъ же было приступлено

къ спуску на воду гребныхъ судовъ и запаснаго рангоута; послѣ чего, съ помощію присланнаго съ корвета «Воевода» верпа и задняго хода, при 50 фун. пара, клиперъ сошелъ съ мели.

Получивъ разслабленіе киля, отъ котораго оказалось впослѣдствіи движеніе задняго ахтерштевня, клиперъ не могъ обойтись безъ исправленій, и потому съ этою цѣлью онъ былъ оставленъ въ Монтевидео.

При килевкѣ клипера оказалось: весь фалшкиль потерянъ, грепъ и передняя часть киля мѣстами помяты, съ поврежденіемъ мѣди; мѣдныя скобы, соединяющія штевни, оторваны отъ киля и загнуты кверху, а киль, на длину 32 футъ, совершенно раздробленъ и почти уничтоженъ, такъ что задній штевень держался одними этими скобами и потому имѣлъ движеніе.

Дороговизна лѣса и другихъ матеріаловъ, а также и невозможность располагать временемъ, при килевкѣ клипера, на недовольно закрытомъ рейдѣ, заставили ограничиться только самыми необходимыми работами,— исправленіемъ поврежденія задней части киля и укрѣпленіемъ задняго ахтерштевня.

10.

Клиперъ „Джигитъ“.

13 декабря 1858 г., клиперъ «Джигитъ», идя по р. Ян-це-Кіангу, подъ проводкою лоцмана, коснулся мели, съ иловатымъ грунтомъ; но, съ помощію завезеннаго верпа и машины, сошелъ съ нея легко и безъ всякихъ поврежденій.

11.

Фрегатъ „Полканъ“.

Въ августѣ мѣсяцѣ 1859 года фрегатъ «Полканъ», подходя къ Кильской бухтѣ, почувствовалъ толчекъ, какъ будто фрегатъ слегка коснулся мели, въ томъ мѣстѣ, гдѣ по картамъ означена большая глубина; впрочемъ фрегатъ не остановился.

12.

Корабль „Гангутъ“.

20 августа 1860 г., пройдя самую трудную часть Бельта, по выходѣ изъ пролива, корабль «Гангутъ» взялъ курсъ вдоль Лангеланда, между банкой Vengeance и островомъ, гдѣ глубина отъ $4^1/_2$ до 7 саженъ. Слѣдуя по серединѣ этого пути, на кораблѣ почувствовали сотрясеніе, какъ бы онъ чего нибудь коснулся. Тотчасъ же остановили машину; бросили лотъ: съ правой стороны было 5, а съ лѣвой $6^1/_2$ саженъ. Положили руля право—глубина увеличилась и корабль пошелъ далѣе. По мнѣнію бывшаго на кораблѣ лоцмана, корабль коснулся днища затонувшаго судна.

По поводу этого случая, контръ-адмиралъ Нордманъ говоритъ: что ежели-бы Датское морское начальство обозначило 4 саженную банку Vengeance (носящую это названіе отъ разбившагося на ней французскаго корабля), можно бы было смѣло проходить ее. Впрочемъ, онъ сообщилъ это мнѣніе нашему посланнику въ Копенгагенѣ.

13.

Клиперъ „Абрекъ“.

22 октября 1860 г. клиперъ «Абрекъ», при входѣ на Кильскій рейдъ, приткнулся къ песчаной отмели у Фридрихсортскаго маяка; но на другое утро онъ былъ снятъ съ мели корветомъ «Калевала». 3 ноября, для осмотра клипера, онъ былъ введенъ въ докъ въ Гревзендѣ (на Темзѣ); но не оказалось никакихъ поврежденій.

14.

Клиперъ „Наѣздникъ“.

24 марта 1861 г. клиперъ «Наѣздникъ», стоя на якорѣ на рейдѣ Симоносеки и травя канатъ при весьма свѣжемъ О-мъ

вѣтрѣ, очутился на банкѣ, которая не была извѣстна и на которой при малой водѣ оказалась глубина только 10 футъ. Дождавшись прилива, клиперъ, безъ особенныхъ усилій, перешелъ на другое мѣсто.

15.

Фрегатъ „Олегъ“.

9 марта 1861 г. на фрегатѣ «Олегъ», когда онъ снимался съ фертоинга съ Виллафранкскаго рейда, поднятый даглистовый якорь оказался безъ веретена и лапъ; на мѣсто его былъ приготовленъ запасный якорь. Ночью, когда фрегатъ оставался уже на одномъ якорѣ, при налетѣвшемъ жестокомъ шквалѣ отъ WSW, фрегатъ подрейфовало. Хотя и былъ отданъ немедленно другой якорь, но фрегатъ, прежде чѣмъ задержался на немъ, сталъ кормою на мель и въ теченіе почти 5 часовъ претерпѣвалъ удары кормою о грунтъ. Когда же утромъ фрегатъ, при помощи паровъ, отошелъ на приличную глубину, оказалась въ немъ течь кормою до 13 дюймовъ въ часъ. Плехтъ былъ вынутъ также безъ одной лапы. Посланный для осмотра поврежденій водолазъ нашелъ, что оторвался фалшкиль и даже часть киля въ кормовой части.

Случай этотъ заставилъ фрегатъ въ тотъ же день перейти въ Тулонъ, гдѣ онъ былъ введенъ въ докъ для исправленій.

Оторванныя и испорченныя части киля были замѣнены новыми. Толстые желѣзные цинкованные болты, которые были пропущены сквозь киль фрегата, были найдены согнутыми въ стороны, а въ образовавшіяся въ мягкомъ лѣсѣ киля и резенкиля большія отверстія струилась въ фрегатъ вода. Фалшкиль подвели дубовый, какъ дѣлаютъ это французы на своихъ судахъ.

16.

Корветъ „Гридень“.

Корветъ «Гридень», 24 іюля 1860 г., по выходѣ изъ гавани Посьета, шелъ вдоль берега, для осмотра его, въ разстояніи $1^1/_4$

мили, при чемъ коснулся каменистаго рифа, на параллели мыса Каверн, по англійской картѣ въ шир. 42° 41′ 15″, долг. 131° 20′, на $2^1/_2$ саженной глубинѣ. Но вскорѣ, и безъ особенныхъ усилій, сошелъ на глубину.

Въ гавани Посьета водолазъ осматривалъ подводную мѣдь и нашелъ ее въ разныхъ мѣстахъ отошедшею, а подъ фалшкилемъ совершенно отодранною и самый фалшкиль поврежденнымъ. Отставаніе мѣди вверху подводной части командиръ корвета приписывалъ вліянію льда въ послѣднюю зиму, а поврежденіе фалшкиля—частію послѣднему прикосновенію къ мели, а главнѣе—двукратному прохожденію Амурскимъ лиманомъ.

17.

Клиперъ „Разбойникъ“.

I.

3 января 1862 г. клиперъ «Разбойникъ», при входѣ въ р. Вусунгъ, сталъ на мель. Сейчасъ же дали задній ходъ, но клиперъ не трогался съ мѣста, а между тѣмъ вода начала сбывать. Боясь повалиться на бокъ, подставили подпоры, спустили гребныя суда и завезли верпъ. Съ прибылью воды, при помощи парусовъ, клиперъ сошелъ съ мели; но сильнымъ теченіемъ опять кинуло его къ берегу и онъ снова приткнулся носомъ къ мели. Обстененные паруса и полный задній ходъ не помогали, потому что вода пошла на убыль. Подставленныя подпоры свалились и клиперъ легъ на лѣвую сторону. Затѣмъ всѣ усилія снять клиперъ съ мели въ теченіе двухъ недѣль оставались безполезными, пока 18 января, когда въ новолуніе вода достаточно прибыла, клиперъ, при помощи буксирнаго парохода, снялся съ мели. При осмотрѣ оказалось необходимымъ проконопатить весь бархоутъ съ лѣвой стороны.

II.

18 сентября 1862 г. клиперъ, находясь у промѣра въ Татарскомъ проливѣ, коснулся мели у мыса Кларкъ, въ бухтѣ, обра-

зующейся прилегающимъ къ нему островомъ; но, съ помощію завезеннаго запаснаго якоря, сошелъ съ мели весьма легко.

18.

Клиперъ „Жемчугъ“.

Въ ночь съ 27 на 28 октября 1862 г. клиперъ «Жемчугъ», во время пасмурной погоды и сильнаго снѣга, приткнулся къ самой оконечности сѣвернаго Гогландскаго рифа. Удара почти не было слышно; чувствительно только было, что клиперъ прочертилъ носомъ по грунту и остановился. При первомъ же прикосновеніи былъ данъ задній ходъ машинѣ, но клиперъ не трогался назадъ; тогда завезли стопъ-анкеръ за корму; но грунтъ такъ былъ слабъ, что притащили стопъ-анкеръ къ клиперу. Послѣ того поручено было пріѣхавшему на клиперъ смотрителю Гогландскихъ маяковъ нанять бота для выгрузки нѣкоторыхъ вещей изъ носовой части, а въ то же время были положены за корму два верпа гуськомъ и вытянутъ туго на шпилѣ кабельтовъ. Утромъ сгрузили на бота становые якоря и морскую провизію, а къ вечеру, когда вѣтеръ сталъ свѣжѣть отъ SW и вода пошла на прибыль, клиперъ, безъ особенныхъ усилій, сошелъ на глубину. Продержавшись всю ночь подъ парами по О-ю сторону острова, въ ожиданіи перемѣны вѣтра, при которомъ можно было бы принять грузы въ бухтѣ на восточной сторонѣ Гогланда и видя, что вѣтеръ все болѣе и болѣе свѣжѣетъ, клиперъ спустился въ Аспо. Бота съ грузами пришли туда же. Наконецъ когда вѣтеръ стихъ, клиперъ ушелъ къ о-ву Гогланду, гдѣ были оставлены якоря.

Послѣ этого случая, на клиперѣ не обнаружилось никакой течи.

19.

„Фрегатъ „Генералъ-Адмиралъ“.

15 ноября 1862 г. фрегатъ «Генералъ-Адмиралъ», стоя ошвартовившись въ Пиреѣ, сильнымъ порывомъ отъ OSO, при лопнув-

шихъ трехъ кабельтовыхъ, былъ брошенъ кормою на мель у входнаго мыса—Синяго. Но сошелъ съ мели безъ особенныхъ усилій, и все повреждение фрегата ограничилось однимъ оторваннымъ обшивнымъ листомъ подъ концомъ фалшкиля.

20.

Корветъ „Новикъ“.

I.

Корветъ «Новикъ», при входѣ осенью 1858 г. подъ парами, на Кастринскій рейдъ, коснулся слегка дна между островами Южный и Гитре, не потерявъ при этомъ ходу. По сдѣланіи промѣра, оказалось, что между этими островами, на линіи ихъ соединяющей, находится плоская мель, длиною до 50 саженъ, съ небольшою каменною банкою, которая покрывается во время отлива только на 5 футъ; прочая глубина 11 и 12 футъ.

II.

30 августа 1862 г. корветъ «Новикъ», снимаясь съ якоря въ гавани Золотой рогъ, не могъ завернуться при поворотѣ и сталъ на мель, но съ прибылью воды, снялся.

III.

Корветъ «Новикъ», находясь въ плаваніи съ клиперомъ «Гайдамакъ» отъ Манилы въ Ило-Ило, на островѣ Panay, 7 января 1863 года сталъ на мель. По пріѣздѣ на корветъ командира клипера «Гайдамакъ», капитанъ-лейтенанта Пещурова, онъ нашелъ завезеннымъ запасный якорь съ кабельтовымъ и былъ увѣдомленъ командующимъ корветомъ, что не видя успѣха отъ дѣйствія машиною полнымъ заднимъ ходомъ и завоза, онъ прекратилъ пары и выпустилъ воду изъ котловъ, и что вода у борта корвета сбыла на 1 футъ, такъ что у бизань-русленей была только 11 футъ.

Это обстоятельство, при неизвѣстности времени полныхъ водъ, заставило капитанъ-лейтенанта Пещурова опасаться, что корветъ сталъ на мель въ большую воду и что, для снятія съ мели, потребуется его значительно разгрузить, а потому капитанъ-лейтенантъ Пещуровъ отправилъ офицера на катерѣ въ Ило-Ило, съ просьбою къ капитану надъ портомъ объ оказаніи помощи мелкими судами, могущими быть въ его распоряженіи. Къ вечеру всѣ, находившіеся на корветѣ снаряды были перевезены на клиперъ, рангоутъ выкинутъ за бортъ, якоря сброшены и произведенъ промѣръ, чтобы къ тому времени, когда вода станетъ прибывать, клиперъ могъ бы стать за кормою корвета и подать ему буксиры. Но чрезъ часъ замѣтили нѣкоторое покачиваніе въ корветѣ, тогда поставили людей на шпиль и дружнымъ дѣйствіемъ сдернули корветъ на свободу, и затѣмъ «Гайдамакъ» отвелъ его на глубину.

Слѣдующій день былъ употребленъ на подъемъ корветскихъ якорей и, вслѣдствіе свѣжести вѣтра, работы эти окончили лишь къ поздней ночи.

Корветъ при этомъ случаѣ не получилъ никакихъ поврежденій.

21.

Корветъ „Варягъ“.

I.

Корветъ «Варягъ», въ августѣ 1865 г., стоялъ на якорѣ въ заливѣ де-Кастри за островомъ Обсерваторія, гдѣ на картѣ, исправленной въ 1862 году, показана была глубина $5^1/_2$ саженъ; но когда отдали якорь, глубина оказалась 4 сажени, и за случившемся затѣмъ полнолуніемъ, при отливѣ, оказалась только 18 футъ, такъ что корветъ стоялъ въ илу кормою около 2 футъ до слѣдующей полной воды, при которой перемѣнилъ свое мѣсто, при помощи паровъ и завезеннаго верпа.

II.

Корветъ «Варягъ», при выходѣ съ Аннополійскаго рейда, подъ проводкою Балтиморскаго лоцмана, 22 февраля 1864 г.,

приткнулся къ мели. Тотчасъ же былъ данъ задній ходъ машинѣ, но какъ корветъ не подвигался назадъ, то остановили машину. Сдѣланный промѣръ показалъ, что корветъ стоялъ на мыскѣ отмели, выдающейся къ фарватеру склономъ. Завезли верпъ и дали снова ходъ машинѣ, но корветъ не трогался съ мѣста. Тогда послали нанять двѣ шкуны для выгрузки корвета. Выгрузивъ на нихъ всю бродъ-камеру, ядра, пустыя бомбы, всего около 6000 пуд., а также крюйсельные паруса и тенты,—при полной водѣ, дали ходъ машинѣ и корветъ тотчасъ же тронулся. Поврежденій никакихъ не оказалось и течи на корветѣ не прибавилось.

22.

Клиперъ „Изумрудъ“.

21 февраля 1866 г. клиперъ «Изумрудъ», проходя Банковскимъ проливомъ, сталъ на мель. Спустивъ гребныя суда, выкинули на воду ростерныя деревья, артиллерію и снаряды перенесли на бакъ, а изъ двухъ переднихъ котловъ и водяныхъ цистернъ выпустили воду и дали ходъ машинѣ; но клиперъ не тронулся. Тогда рѣшились ждать полной воды, при которой, на другой день, онъ сошелъ безъ посторонней помощи и безъ всякихъ поврежденій.

23.

Лодка „Соболь“.

30 декабря 1865 г. лодка «Соболь», при входѣ въ бухту Плая-Парда, въ Магелановомъ проливѣ, приткнулась къ мели, на которой простояла цѣлыя сутки, въ ожиданіи полной воды, при которой снялись безъ особенныхъ усилій и безъ всякихъ поврежденій.

24.

Фрегатъ „Александръ Невскій“.

Въ іюлѣ 1867 г. фрегатъ «Александръ Невскій», на переходѣ

къ Ниборгу, въ Бельтѣ, коснулся слегка отмели, ничѣмъ неограж-денной. По осмотрѣ подводной части фрегата, никакихъ поврежденій не оказалось.

25.

Фрегатъ „Свѣтлана“.

18 мая 1867 г. фрегатъ «Свѣтлана», во время пасмурности, проходилъ по восточную сторону Гудвинсандской банки, бросая лотъ. Когда же брошенный лотъ показалъ глубину 5 саженъ, бросили якорь, по отдачѣ котораго глубина подъ носомъ оказалась $3^1/_2$ саж. и фрегатъ коснулся носомъ песчаной мели, такъ тихо, что никакого не слыхали толчка. При пособіи полнаго заднаго хода машины, фрегатъ не пошелъ нисколько назадъ. Но какъ, по вычисленіямъ оказалось, что мели коснулись въ половинѣ отлива, то пришлось ожидать полной воды, которая случилась на другой день утромъ. Послѣ нѣсколькихъ оборотовъ машины, при завезенномъ верпѣ, фрегатъ снялся съ мели на свободную воду, совершенно плавно.

26.

Фрегатъ „Дмитрій Донской“.

I.

31 Іюля 1864 г., при входѣ въ Большой Бельтъ подъ проводкою лоцмана, фрегатъ, около о-ва Рейер-э, почувствовалъ дрожаніе, подобно тому, какое бываетъ при травленіи каната. При этомъ ослабли буксиры бывшаго за кормою фрегата транспорта «Гилякъ», которые въ скоромъ времени опять натянулись. Взятые немедленно пеленги показали на картѣ мѣсто на SW 79° отъ маяка Гнибенъ, въ разстояніи $10^1/_2$ миль, съ глубиною отъ 5 до 8 саженъ. Брошенный же при 8 узлахъ ходу диплотъ пронесло на 40 саженяхъ. По приходѣ на Христіанзандскій рейдъ

фрегатъ былъ осмотрѣнъ и оказалось, что на лѣвой сторонѣ отъ гротъ-до бизань-мачты сорваны 4-й и 5-й пояса мѣдной обшивки, на длину 66 футъ. По заключенію командира фрегата, капитана 1-го ранга Майделя, фрегатъ прошелъ надъ затонувшимъ судномъ и коснулся уцѣлѣвшаго его рангоута.

II.

Въ сумерки 11 мая 1865 г. на фрегатѣ, идя въ Финскомъ заливѣ подъ парами, неожиданно увидѣли на лѣвомъ траверзѣ вѣху. Узнавъ въ ней вѣху Лавенсарскую, тотчасъ же остановили машину, но по прошествіи нѣсколькихъ минутъ почувствовали что фрегатъ слегка коснулся мели и не остановясь на ней, продолжалъ плаваніе, не получивъ никакихъ поврежденій.

III.

16 октября 1867 года фрегатъ, войдя на Ниборгскій рейдъ безъ лоцмана, слишкомъ вдался во внутрь залива, а при сбытіи воды сѣлъ кормою въ жидкій илъ. Но простоявъ на мели сутки, съ прибылою водою сошелъ съ мели безъ особенныхъ усилій.

IV.

9 марта 1868 г., когда фрегатъ стоялъ на Саймонсъ-байскомъ рейдѣ, на двухъ якоряхъ, давая по временамъ ходъ машинѣ, его подрейфовало и прижало къ приглубой песчаной отмели, съ которой онъ скоро сошелъ, безъ всякихъ поврежденій.

27.

Корабль „Выборгъ“.

15 октября 1856 года, при выходѣ изъ Бельта въ Категатъ, корабль «Выборгъ» приткнулся къ банкѣ Лиссегрундъ, въ 7-ми миляхъ къ NW отъ Ревенеса. Но едва успѣли дать задній ходъ машинѣ, корабль тотчасъ же сошелъ на глубину.

28.

Корветъ „Витязь“.

25 сентября 1863 г., когда корветъ стоялъ на якорѣ на Нью-Іоркскомъ рейдѣ, нашедшимъ шквалomъ отъ W корветъ навалило на одно-мачтовый ботъ, который тотчасъ же наполнился водою, а потомъ прижало корветъ къ береговой отмели. Но при помощи буксирнаго парохода, онъ сошелъ на глубину безъ всякаго затрудненія.

III.

СТОЛКНОВЕНІЯ СУДОВЪ.

1.

Фрегатъ „Аскольдъ“.

24 февраля 1858 г., во время стоянки фрегата «Аскольдъ» на Самойнсъ-байскомъ рейдѣ, лавировавшее голландское трехъ-мачтовое судно «William Ekatrina», лежа передъ носъ фрегата лѣвымъ галсомъ, при внезапно измѣнившемся вѣтрѣ, набѣжало на лѣвый шкафутъ фрегата. Ударившись форштевнемъ съ лѣвой стороны, повредило на фрегатѣ шесть обшивныхъ досокъ, снесло на 15 футъ планшира съ коечными сѣтками, шкафутные краснаго дерева щиты, два пушечныхъ порта нижней батареи и сломало лисель-спиртный бугель на лѣвомъ нокѣ грота-реи. Голландское же судно получило значительныя поврежденія, оцѣненныя въ 350 фунтовъ стерлинговъ.

2.

Корветъ „Гридень“.

13 апрѣля 1859 года, при входѣ на Сингапурскій рейдъ, корветъ «Гринень», идя къякорному мѣсту, задѣлъ бомъ-утлегарь голланд-

скаго купеческаго судна и сломалъ его. Бомъ-утлегаремъ была увлечена форъ-брамъ-стеньга, которая, при паденіи, свернула тонъ форъ-стеньги и гротъ-брамъ-стеньгу. Шкиперъ судна сначала отказался принять отъ командира корвета всякую помощь, а потомъ потребовалъ на исправленіе поврежденій 430 таллеровъ и за 12 дней простоя 1200 таллеровъ. Начальникъ отряда, флигель-адъютантъ Поповъ, видя въ этомъ поступкѣ наглый умыселъ, не допустилъ командира корвета заплатить за убытки болѣе 2000 рублей.

3.

Клиперъ „Разбойникъ“.

Клиперъ «Разбойникъ», 29 іюля 1860 года, съ приливомъ, снялся съ якоря изъ Шанхая. Снимаясь съ фертоинга между множествомъ коммерческихъ судовъ, при весьма свѣжемъ попутномъ вѣтрѣ и сильномъ противномъ теченіи, бизань-вантами задѣлъ за бомъ-утлегарь одного изъ нихъ и сломалъ его, о чемъ увѣдомилъ нашего консула письмомъ, посланнымъ съ лоцманомъ.

4.

Клипера „Разбойникъ“ и „Наѣздникъ“.

13 октября 1859 года, на Плимутскомъ рейдѣ, при сильномъ порывѣ вѣтра, подрейфовало клиперъ «Разбойникъ». Тотчасъ же былъ отданъ другой якорь и клиперъ задержался передъ носомъ стоявшаго сзади его клипера «Наѣздникъ». Послѣдній же не могъ въ это время отойти отъ «Разбойника» иначе, какъ расклепавъ канатъ, на которомъ стоялъ и котораго канатъ шелъ прямо подъ клиперъ «Разбойникъ». Черезъ часъ вдругъ стихло и «Разбойникъ» началъ подтягивать канаты; но въ слѣдъ за тѣмъ вѣтеръ моментально перешелъ къ W и клипера стали чрезъ вычайно быстро сближаться; ко всему этому приливное теченіе

пошло отъ NW, а потому клипера сошлись и болѣе часу не могли разойтись.

При столкновеніи, на «Наѣздникѣ» потеряли вельботъ. На «Разбойникѣ» также не случилось большихъ поврежденій: порвано нѣсколько снастей и мелкихъ цѣпей вооруженія бомъ-утлегаря, погнутъ мартинъ-гикъ и одинъ отводъ на крамболѣ.

Разойдясь, «Наѣздникъ» перешелъ на правую сторону «Разбойника»; но канаты ихъ до того перепутались, что на «Наѣздникѣ» принуждены были расклепать цѣпь, и онъ перешелъ за тѣмъ ближе къ брекватеру.

5.

Лодка „Моржъ“.

15 февраля 1861 года лодка «Моржъ» стояла фертоингъ въ Лисабонѣ. При отливѣ португальское купеческое судно, стоявшее выше лодки, желая перемѣнить свое мѣсто, подняло оба якоря и стало подаваться на кабельтовѣ, завезенномъ на другое судно. Отъ быстроты теченія и отлива, кабельтовъ не выдержалъ—лопнулъ и судно это сѣло срединою на носъ португальскаго военнаго брига, у котораго, отъ сильнаго напора, лопнула цѣпь и они оба понеслись внизъ по теченію на лодку, не смотря на отданные купеческимъ судномъ оба якоря. Когда эти суда принесло довольно близко къ лодкѣ, то, чтобы избѣгнуть столкновенія, на ней потравили даглистовый канатъ и положили лѣво на бортъ. Теченіе ударило въ лѣвую скулу лодки и она прошла по правую сторону этихъ судовъ, ихъ же въ это время пронесло за корму лодки. Между тѣмъ одинъ изъ якорей этихъ судовъ защѣпилъ за даглистъ лодки и тащилъ ее, почему должны были отклепать цѣпь на 56 саженяхъ и выпустить ее. Тогда лодка остановилась и суда пошли далѣе.

Дрейфомъ этимъ лодку приблизило къ двумъ винтовымъ португальскимъ корвстамъ. Простоявъ однакоже благополучно ночь, на другое утро хотѣли сняться съ якоря для перемѣны мѣста; но не могли поднять отданнаго вмѣсто даглиста третьяго якоря, кото-

рый вѣроятно задѣлъ за какой-нибудь старый якорь, лежащій на днѣ. Опасаясь столкновенія съ корветами, на случай начали на лодкѣ разводить пары; но до готовности паровъ, теченіе перемѣнилось и лодку, не смотря на положенный право на бортъ руль, прижало къ одному изъ корветовъ, при чемъ не произошло ни на одномъ изъ судовъ никакихъ поврежденій, кромѣ сломаннаго флагштока на лодкѣ.

Вечеромъ, когда пары были готовы, на лодкѣ расклепали канатъ на 31 сажени и выпустивъ его съ буйкомъ за бортъ, перешли на бочку.

Первый даглистовый якорь былъ поднятъ, а другаго не могли найти. Въ замѣнъ его, чтобы не задерживать здѣсь лодку, португальское морское начальство доставило на лодку другой якорь.

6.

Клиперъ „Абрекъ“.

I.

22 апрѣля 1861 г., входя при совершенной темнотѣ на Анжерскій рейдъ, съ клипера увидѣли судно безъ огней, стоящее на якорѣ прямо по курсу, и уже въ такомъ разстояніи, что положа руль на тотъ или на другой бортъ, могли бы только—столкновеніе съ этимъ судномъ перемѣнить на столкновеніе съ другимъ, стоявшимъ недалеко отъ перваго съ поднятымъ огнемъ; а также поздно было давать и задній ходъ. Командиръ клипера, убѣдясь, что не остается ничего болѣе, какъ идти между этими судами, рѣшился на эту послѣднюю мѣру. Но при проходѣ между судами, теченіемъ нѣсколько увалило клиперъ и черезъ это нокъ бомъ-утлегаря судна безъ огней подошелъ подъ грота-брасъ клипера и сломался. Вмѣстѣ съ тѣмъ сломалась на клиперѣ грота-рея. Черезъ два дня рея была исправлена своими средствами. Купецъ же упрашивалъ вознаградить его, и не смотря на полное право отказать въ этомъ, командиръ выдалъ ему 9 фунт. стерлинговъ.

II.

1 іюня 1861 г. на клиперъ «Абрекъ» прибылъ лоцманъ, для вывода клипера изъ Шанхая и потребовалъ, чтобы клиперъ тотчасъ же снялся съ фертоинга, говоря, что на слѣдующій день для этого не будетъ времени, потому что до отлива, который начнется въ 6 час. утра, клиперъ долженъ миновать узкости. Командиръ клипера обратилъ вниманіе лоцмана на тѣсноту рейда и на возможность, оставаясь на одномъ якорѣ, навалить при перемѣнѣ прилива на близъ-стоящія суда, но лоцманъ отвѣчалъ, что онъ вполнѣ знакомъ съ направленіемъ здѣсь теченія и что при слѣдующей его перемѣнѣ, клиперъ покатится къ сторонѣ болѣе свободной отъ судовъ. Тогда требованіе лоцмана было исполнено.

Ночью, съ перемѣною теченія, клиперъ покатился въ обратную противъ ожиданія сторону и сошелся съ однимъ изъ близъ-стоящихъ купеческихъ судовъ, котораго утлегарь пришелся подъ бизань-штагомъ клипера. Тотчасъ же былъ завезенъ съ кормы перлинь, который закрѣпили за канатъ купеческаго судна и удерживаясь на этомъ перлинѣ избѣгали ломки. Но при усиливавшемся теченіи, перлинь скоро лопнулъ и тогда утлегарь купца, нажимая на бизань-штаги, сломалъ бизань-мачту клипера, а ватеръ-штагами раздавилъ катеръ, спускомъ котораго нѣсколько замедлили, потому что онъ былъ въ чехлѣ, по случаю разводки паровъ. Бизань-мачта клипера, сломавшись ниже чиксъ, повисла на утлегарѣ купеческаго судна и посланными марсовыми была прихвачена къ оставшемуся обломку, чрезъ что, не допустивъ ее до паденія на палубу, избавились отъ дальнѣйшихъ поврежденій.

На купеческомъ суднѣ лопнулъ мартинъ-бакштагъ, сломался обухъ у другаго бакштага и потерло нѣсколько тросовыхъ утлегарь-бакштаговъ. Мачту сдѣлали новую, а катеръ купили готовый.

7.

Корветъ „Калевала“.

18 августа 1861 года корветъ, при входѣ на Шанхайскій рейдъ, когда приготовлялись становиться на якорь, теченіемъ

или ошибкой руля, вдругъ бросило кормою въ сторону, вслѣдствіе чего шлюпочными топриками и бизань-вантами снесло утлегарь, а за нимъ и брамъ-стеньгу гамбургскому бригу «Amazone»; поврежденія же корвета ограничились сломанною шлюпъ-балкою. На бригъ были отправлены запасный корветскій утлегарь и крюсъ-брамъ-стеньга и шкиперъ удовлетворился этимъ вознагражденіемъ.

8.

Клиперъ „Джигитъ“ и корветъ „Бояринъ“.

20 апрѣля 1861 года на Саймонсъ-байскомъ рейдѣ, португальская канонерская лодка, стоявшая бортомъ у блокшифа принуждена была, по причинѣ засвѣжѣвшаго вѣтра отъ NW, отойти къ якорному мѣсту. Для этого, по просьбѣ ея капитана, командиръ клипера «Джигитъ» позволилъ ей закрѣпить у себя кабельтовъ. Утромъ, когда лодка стала тянуться, клиперъ, хотя стоялъ на двухъ якоряхъ, былъ подрейфованъ; но отдавши кабельтовъ, скоро остановился. Вслѣдъ же за тѣмъ, при налетѣвшемъ жестокомъ шквалѣ, снова начало его дрейфовать и только на глубинѣ $4^1/_2$ саженъ отъ остановился, когда много вытравили обоихъ канатовъ. По изготовленіи паровъ, подняли оба якоря и дали полный ходъ машинѣ; но, не смотря на спущенный на клиперѣ рангоутъ, онъ очень медленно подвигался впередъ. Придя ближе къ навѣтренному берегу бухты, клиперъ остановилъ ходъ и бросилъ якорь; но нашедшимъ въ это время другимъ шкваломъ, былъ подрейфованъ и не смотря на данный тотчасъ же полный ходъ машинѣ не могъ остановиться и навалилъ на корветъ «Бояринъ». При этомъ клиперъ снесъ корвету утлегарь, а у себя порвалъ гротовую ванту. По прошествіи шквала, клиперъ отошелъ на другое мѣсто.

9.

Корветъ „Богатырь“.

10 декабря 1861 года корветъ «Богатырь», въ 4 часа утра, при мрачной погодѣ, идя внизъ по р. Темзѣ, столкнулся съ

купеческимъ англійскимъ пароходомъ «Саксонія». Пароходъ этотъ, безпрестанно мѣняя курсъ легъ наконецъ, на пересѣчку курса корвета, вмѣсто того, чтобы проходить оставляя его въ лѣвой рукѣ. Послѣдній его маневръ былъ сдѣланъ такъ поздно, что хотя на корветѣ и положили лѣво руля, но столкновеніе было неизбѣжно, потому что по близости мели, находившейся вправѣ у корвета передъ носомъ, онъ больше не могъ уклоняться отъ курса. Ударъ, при бывшихъ у корвета 6 узлахъ ходу, былъ на столько силенъ, что корветъ срѣзалъ пароходу гротъ-мачту и своими ватеръ-штагами разрѣзалъ ему бортъ и палубу, при чемъ самъ потерялъ утлегарь, бомъ-утлегарь, два ватеръ-штага, нижними скобами коихъ вырвало часть грепа, въ которомъ они были укрѣплены. Когда корвету удалось распутаться и заднимъ ходомъ отойти отъ парохода, оказалось, что вся команда его была уже на корветѣ. Пароходъ же, у котораго во́время не была остановлена машина, сдѣлавъ циркуляцію и имѣя руль лѣво, полнымъ ходомъ вторично въѣхалъ корвету въ правый бортъ, противъ мостика, сломавъ на корветѣ сектора на ютѣ и мостикѣ, шлюпъ-балку и увлекъ своими штагами корветскій катеръ; но самъ потерялъ при этомъ бушпритъ, а катеръ повисъ на задней шлюпъ-балкѣ и его успѣли спасти безъ особенныхъ поврежденій. Обстоятельства эти заставили корветъ спуститься для исправленій въ Шербургъ.

10.

Фрегатъ „Генералъ-Адмиралъ“.

17 октября 1862 года фрегатъ вышелъ изъ Генуи, для сопровожденія Королевы Португальской, которую также сопровождалъ на своей яхтѣ Принцъ Наполеонъ. Во время этого плаванія, яхта Принца, желая приблизиться къ фрегату «Генералъ-Адмиралъ», сошлась съ нимъ, при чемъ яхта потеряла фокъ-мачту, а у фрегата переломилась грота-рей. Контръ-адмиралъ Шестаковъ намѣревался сопровождать яхту, но, она не нуждалась въ помощи, и идя очень скоро, благополучно достигла Тулона.

11.

Корветъ „Новикъ“.

I.

Въ іюлѣ мѣсяцѣ 1862 года на Гонъ-Конгскомъ рейдѣ корветъ «Новикъ», при сильномъ порывѣ вѣтра съ горъ, подрейфовало съ двухъ якорей, имѣя канату даглиста 50 и плехта 40 саженъ. Вытравивъ еще по 5 саженъ канату, корветъ остановился недалеко отъ желѣзнаго испанскаго парохода. При перемѣнѣ же теченія, корветъ не могъ пройти носъ парохода, шлюпъ-балкою котораго сломало лѣвую переднюю шлюпъ-балку корвета и повредило катеръ. Но когда пароходъ потравилъ канатъ, тотчасъ же разошлись. Къ вечеру, при стихнувшемъ вѣтрѣ, на корветѣ подняли плехтовый якорь, но онъ оказался безъ штока.

II.

Въ 1861 году, при снятіи съ якоря съ малаго Кронштадтскаго рейда, корветъ «Новикъ» ударился кормою въ стѣнку и раздавилъ вельботъ и спасительный буй съ лѣвой стороны.

12.

Фрегатъ „Олегъ“.

Въ ночь на 1 января 1864 года фрегатъ «Олегъ» стоялъ на Пирейскомъ рейдѣ на двухъ якоряхъ. Не смотря однаго и на эту предосторожность, при сильномъ порывѣ вѣтра, его подрейфовало и навалило на англійскій военный корабль, при чемъ на фрегатѣ сломало короткіе усы или выстрѣлъ для бизань-шкота и нѣсколько досокъ у кормовыхъ коечныхъ сѣтокъ. Корабль же не получилъ никакихъ поврежденій. Когда пары на фрегатѣ были готовы, онъ вышелъ въ море.

13.

Фрегатъ „Полканъ“.

Въ 1859 году фрегатъ «Полканъ», на пути изъ Смирны въ Неаполь, 24 мая, около 2 часа ночи, сошелся съ англійскою

купеческою шхуною «Rattlesnake;» подробности этого случая заключаются въ слѣдующемъ:

24 мая фрегатъ «Полканъ» вышелъ подъ парами со Смирнскаго рейда; около 10 часовъ вечера того же дня стали находить тучи, сдѣлалась гроза и мрачность; фрегатъ имѣлъ курсъ W. Въ 2 часа былъ открытъ съ баку судовой огонь, но красный или бѣлый отличить было трудно. Вахтенный офицеръ сжегъ фалшфейеръ въ одно время съ купеческимъ судномъ и положилъ право руля, дабы дать дорогу и выйти влѣво на чистое мѣсто.

Вскорѣ послѣ того послѣдовало столкновеніе, отъ котораго купеческое судно потеряло бушпритъ, не сдѣлавъ фрегату никакого поврежденія. Посланный съ фрегата, съ людьми, на поврежденное судно мичманъ Шеміотъ поднялъ съ воды утлегарь и бушпритъ и очистилъ такелажъ; но оставить судно въ узкости безъ бушприта, значило бы подвергнуть его всѣмъ гибельнымъ случайностямъ, почему взяли его на буксиръ и привели въ Хіосъ, лежавшій на пути слѣдованія фрегата изъ Смирны къ Матапану. Изъ распросовъ шкипера и изъ шканечнаго журнала шкуны «Rattlesnake», узнали, что она лавировала въ Смирну, подъ всѣми парусами (кромѣ бомъ-брамселей), при тихомъ вѣтрѣ отъ SSO; передъ столкновеніемъ имѣла курсъ OtS, жгла по положенію цвѣтные огни и усмотрѣвъ приближеніе пароваго судна, сожгла фалшфейеръ, и съ своей стороны ни въ чемъ не виновата, кромѣ того развѣ, что огни ея были на на крамболѣ, а на вантахъ, и потому красный огонь могъ закрываться по временамъ подвѣтренною частью фока. Капитанъ фрегата просилъ нашего вицеконсула въ Хіосѣ шкуну «Rattlesnake» добуксировать въ Смирну греческимъ или нашимъ компанейскимъ пароходомъ, а генеральному консулу въ Смирнѣ написалъ, чтобы онъ принялъ участіе въ скорѣйшемъ исправленіи шкуны.

Съ другой стороны, изъ донесенія Коммисіи, наряженной для разобранія этого случая, открывается, что, хотя вахтенный офицеръ, положивъ лѣво руля, избѣжалъ бы столкновенія, но, такъ какъ въ бывшую мрачность и грозу положеніе и курсъ судна опредѣлить было нельзя (красный огонь отъ бѣлаго отличить издали почти невозможно) и при томъ ничто не опредѣляло, подходитъ ли судно къ фрегату противнымъ курсомъ съ лѣвой

стороны, или идетъ на пересѣчку съ правой,—то эти обстоятельства должны уменьшать вину вахтеннаго офицера.

При этомъ командиръ фрегата представилъ слѣдующія замѣчанія:

1) Въ нѣкоторыхъ случаяхъ, одни цвѣтные огни не опредѣляютъ курса судна на столько, чтобы навѣрное избавиться столкновенія, ибо при несовершенствѣ цвѣтныхъ фонарей, въ темную ночь и на волненіи, дать себѣ ясный отчетъ о движеніи открытаго судна, можно лишь на весьма близкомъ разстояніи, т. е. тогда, когда столкновеніе почти неизбѣжно.

2) Что цвѣтные огни имѣемые на шлюпъ-балкахъ, на мостикахъ и на вантахъ (у купцовъ) могутъ закрываться подвѣтренною частію грота въ бейдевиндъ, а въ полный вѣтеръ унтерълиселями.

3) Что въ столкновеніи, парусное судно, если даже оно не приметъ никакихъ мѣръ разойтись, останется право, а паровое, если даже употребитъ все, всегда будетъ виновато по существующимъ правиламъ; а потому слѣдовало бы учредить еще добавочные сигналы къ отличительнымъ огнямъ, а именно: коль скоро пароходъ откроетъ парусное судно ночью, и имѣетъ сомнѣніе куда посторониться, то онъ обязанъ сжечь фалшфейеръ, въ отвѣтъ на что̀ парусное судно жжетъ одинъ или два фалшфейера, дабы тѣмъ обозначить пароходу, что надо измѣнить курсъ вправо или влѣво, и если, по сожженіи пароходнаго фелшфейера, отвѣта не послѣдуетъ, то въ столкновеніи считать виноватымъ парусное судно.

14.

Корветъ „Варягъ“.

27 мая 1867 года, около Оденсгольмскаго маяка, во время тумана, корветъ «Варягъ» столкнулся съ норвежскимъ купеческимъ бригомъ «Альма», потерявъ при этомъ утлегарь и бомъ-утлегарь; а у брига были потеряны обѣ мачты. Корветъ «Варягъ» доставилъ этотъ бригъ, на буксирѣ, въ Гельсингфорсъ.

15.

Клиперъ „Всадникъ“.

5 октября 1868 года, когда клиперъ «Всадникъ» стоялъ на якорѣ на Копенгагенскомъ рейдѣ, англійскій комерческій бригъ «Janet», поворачивая оверштагъ близко подъ кормою, переднимъ ходомъ, навалилъ носомъ на гакаборть клипера, поломалъ въ одномъ мѣстѣ сѣтки и согнулъ правую двоечную шлюпъ-балку. Поломку эту командиръ клипера оцѣнилъ въ 6 фунт. стерлинговъ и шкиперъ передалъ ему эту сумму денегъ. Бригъ сломалъ себѣ утлегарь и оборвалъ довольно много такелажу.

IV.

ПОЖАРЫ И САМОВОЗГАРАНІЯ УГЛЯ.

1.

На корветѣ „Баянъ“

18 августа 1858 года на корветѣ «Баянъ», въ машинномъ отдѣленіи, показался дымъ. Разобравъ переборку кладовой, оказалось, что одинъ мѣшокъ, набитый паклею, вѣроятно при пріемѣ подмоченный или отсырѣвшій, самъ собою затлѣлся, но тревога была окончена въ три минуты.

2.

На клиперѣ „Наѣздникъ“.

24 августа 1859 года на клиперѣ «Наѣздникъ», при осмотрѣ угольныхъ ямъ, замѣтили паръ въ одномъ мѣстѣ лѣвой ямы, противъ дымоваго ящика. Когда разгребли это мѣсто, паръ прекратился. Черезъ часъ послѣ того былъ снова замѣченъ паръ въ томъ же мѣстѣ и на 4 фута отъ него въ задней стѣнѣ ящика. Когда начали разгребать эти мѣста, паръ въ нихъ оказался болѣе, и чѣмъ ниже разгребали, тѣмъ уголь становился теплѣе, и наконецъ большіе куски его попадались горячими. Уголь изъ этихъ мѣстъ начали скидывать въ печи, а который не успѣвалъ

горѣть выбросили за бортъ, а чтобъ ускорить работу, прорубили двѣ доски въ палубѣ. Всего выброшено угля до 200 пудовъ.

Послѣ этого случая, сдѣлали деревянную переборку въ каждой ямѣ, которая удаляла уголь отъ котловъ еще на 4 дюйма. Она хотя и отняла помѣщеніе отъ топлива, но зато предохраняла уголь отъ нагрѣванія. Переборку эту обшили кровельнымъ желѣзомъ.

3.

На клиперѣ „Разбойникъ“.

26 сентября 1859 г., въ день прихода клипера «Разбойникъ» на Плимутскій рейдъ, на клиперѣ загорѣлся уголь, но залить былъ безъ всякихъ послѣдствій.

Когда машина была въ ходу, температура въ трубкахъ угольныхъ ящиковъ значительно возвышалась, иногда доходила до40°. До настоящаго случая это возвышеніе температуры оставалось безъ послѣдствій. По приходѣ на рейдъ, къ вечеру, температура возвысилась до 42°. Тогда начали разгребать уголь во всѣхъ ямахъ; вскорѣ изъ всѣхъ ямъ показался дымъ. Больше же всего шелъ дымъ подлѣ той самой температурной трубки, въ которой замѣтили повышеніе температуры. За тѣмъ показались искры. Тотчасъ же были направлены туда пипки переносныхъ помпъ и лили воду ведрами изъ-за борта. Черезъ полчаса дымъ прекратился, но разгребали уголь цѣлую ночь.

Возгореніе угля, по мнѣнію командира, могло произойти отъ двухъ причинъ: паровые котлы на клиперѣ обложены свинцомъ на войлокѣ, но не покрыты сверхъ свинца парусиною. Такимъ образомъ между котлами и переборкою угольныхъ ящиковъ уничтоженъ одинъ худой проводникъ теплорода. Вторая причина, гораздо болѣе вѣроятная,—это дурное качество угля, отпущеннаго на клиперъ въ Кронштадтѣ и Ревелѣ. Онъ былъ чрезвычайно мелокъ.

4.

На корветѣ „Бояринъ“.

12 октября 1860 года на корветѣ «Бояринъ», ночью, почувствовали запахъ дыма въ капитанской каютѣ. По осмотрѣ же корвета оказалось, что дымъ идетъ изъ подъ тюфяка дивана, на лѣвой сторонѣ. Такъ какъ дымъ шелъ весьма значительно, то пробили пожарную тревогу; облили водою диванъ и потомъ сняли тюфякъ. Огонь былъ загашенъ въ самомъ скоромъ времени, послѣ чего оказалось что машинная пакля, находившаяся въ рундукѣ дивана, загорѣлась. Пакля эта была положена сюда, по приказанію капитана, какъ въ самое сухое мѣсто; кромѣ нея въ рундукѣ находились еще закупоренныя бутылки съ виномъ, которыя оказались всѣ цѣлы. Рундукъ былъ открываемъ за два дня до случившагося пожара; вечеромъ, передъ пожаромъ, въ каютѣ горѣли двѣ лампы: одна въ срединѣ каюты надъ столомъ, другая съ правой стороны; къ мѣсту гдѣ случился пожаръ никто не могъ подойти съ огнемъ, потому что отворенная дверь каюты заслоняла это мѣсто. Все это дало поводъ заключить, что пожаръ случился отъ самовозгорѣнія пакли.

5.

На лодкѣ „Моржъ“.

На лодкѣ «Моржъ», 8 августа 1861 г., когда лодка шла подъ парами на параллели порта Вальдивіи, въ машинѣ загорѣлся кильсонъ, поддерживающій правый котелъ; но огонь былъ немедленно затушенъ. По мнѣнію капитанъ-лейтенанта Кроуна, причиною этого воспламененія было слишкомъ сильное разгораченіе котловъ, происшедшее отъ худаго качества чилійскаго угля, взятаго лодкою изъ Сан-Карлоса.

6.

На фрегатѣ „Свѣтлана“.

26 ноября 1861 г. на фрегатѣ «Свѣтлана», пройдя подъ парами о-въ Рождества, на кубрикѣ, у кожуха дымовой трубы,

загорѣлся деревянный продольный брусъ, на которомъ лежитъ полъ кожуха, въ томъ мѣстѣ, гдѣ онъ уже загорался въ апрѣлѣ, по приходѣ фрегата въ Новгородскую гавань. Тогда же кругомъ кожуха вырубили двѣ палубныя доски, и чтобы во всякое время имѣть доступъ къ этому мѣсту, ихъ не прибили къ бимсамъ, а сдѣлали выемными. Брусъ былъ перемѣненъ, обшитъ войлокомъ и листовымъ желѣзомъ. Когда котлы остыли, то по осмотрѣ оказалось, что брусъ этотъ приходился прямо надъ швомъ соединенія дымовой трубы съ котлами и что въ швѣ выгорѣла чугунная замазка. Мѣсто это опять наполнили чугунною замазкою, какъ изнутри дымовыхъ ходовъ, такъ и снаружи. Чтобы удобнѣе было наблюдать за этимъ мѣстомъ, на кубрикѣ въ кожухѣ, съ обѣихъ сторонъ вырублены горловины, которыя запираются запасными заслонками котла, прилаженными къ кожуху. Деревянные брусья вырублены совсѣмъ; но чтобы поддержать поля кожуха, между нимъ и желѣзными бимсами вставили желѣзныя наугольныя планки, приклепанныя къ кожуху и къ бимсамъ.

7.

На клиперѣ „Абрекъ“.

I.

19 октября 1860 года на клиперѣ «Абрекъ», вблизи Оденсгольма, замѣчено сильное нагрѣваніе угля въ ящикахъ кругомъ пароваго кожуха, а за тѣмъ показавшійся въ этихъ мѣстахъ дымъ заставилъ приступить къ разгребанію, въ нарочно прорубленные въ это время для того люки, при чемъ нѣкоторые куски угля найдены горѣвшими. Вечеромъ того же числа дымъ возобновился въ тѣхъ мѣстахъ, гдѣ уголь не былъ еще отгребенъ отъ кожуха; но когда кожухъ совершенно очистили, то не было уже замѣчено никакого нагрѣванія, что показало необходимость отодвигать угольныя мѣста отъ кожуховъ.

II.

17 апрѣля 1862 г. на клиперѣ «Абрекъ», въ Шанхаѣ, показался дымъ изъ угольныхъ ящиковъ. Быстрыя мѣры, принятыя

капитаномъ тотчасъ же прекратили всякую опасность. Оказалось что уголь, находившійся у переборки (отдѣляющей угольный ящикъ отъ пространства позади дымовыхъ трубъ), началъ воспламеняться отъ дѣйствія сильнаго жара въ паро-нагрѣвателяхъ.

8.

На клиперѣ „Жемчугъ“.

На клиперѣ «Жемчугъ», 4 ноября 1862 г., встревожилъ всѣхъ запахъ угольнаго газа; температура въ трубахъ едва доходила до 21° R, но когда послали разрывать уголь, то около кожуха дымовой трубы сталъ показываться дымъ, и тотчасъ сзади кожуха найденъ уголь въ раскаленномъ состояніи. Уголь этотъ въ числѣ нѣсколькихъ пудовъ, немедленно выброшенъ за бортъ; остальной перебросанъ далѣе отъ кожуха и вскорѣ нагрѣваніе прекращено безъ дальнѣйшихъ мѣръ.

Командиръ клипера, имѣя въ виду что самовозгорѣніе произошло въ самомъ закрытомъ мѣстѣ, подверженномъ при томъ же сильному жару, счелъ необходимымъ сзади кожуха сдѣлать два люка, для провѣтриванія угля, и вставить въ этомъ же мѣстѣ температурную трубу, для постояннаго наблюденія.

9.

На фрегатѣ „Генералъ-Адмиралъ“.

На фрегатѣ «Генералъ-Адмиралъ», 27 октября 1862 г., на пути изъ Мальты въ Пирей разгорячился уголь въ правомъ угольномъ ящикѣ, противу передняго и средняго котловъ. Уголь разгорячился до отдѣленія газовъ и дымилъ, по причинѣ близости ящиковъ къ котламъ, на которыхъ истлѣли войлока. Потушивъ огонь подъ этими котлами и пустивъ нѣсколько воды въ эти ящики, безъ чего людямъ, по причинѣ газовъ и жара, невозможно было тамъ работать, стали выгружать горячій уголь въ бата-

рейную палубу, остальной же отгребли отъ котловъ и только къ вечеру получили убѣжденіе, что опасность миновала.

10.

На фрегатѣ „Александръ Невскій“.

На фрегатѣ «Александръ Невскій», на пути изъ Нью-Іорка въ Пирей, въ іюлѣ 1864 г., во время хода подъ парами, жаръ между котлами доходилъ до + 42°. Въ 9 часовъ утра 26 іюля когда прекратили пары, затлѣлась деревянная настилка на правомъ котлѣ, прикасающаяся къ дымовому кожуху; настилка на котлахъ состояла изъ войлока въ 1 дюймъ толщиною, на которой были положены деревянныя однодюймовыя доски и на нихъ свинецъ; жаръ сосредоточившись между войлокомъ и свинцомъ, произвелъ возгорѣніе досокъ, которыя были потушены и разбросаны въ двѣ минуты.

Послѣ того перемѣнили войлокъ и сняли деревянную обшивку, расположенную около дымоваго кожуха; кромѣ того подъ котлами положили, вмѣсто глухихъ, деревянные рѣшетчатые люки, чтобы дать болѣе свободный выходъ раскаленному воздуху и вырубили два отверстія сзади дымовой трубы въ желѣзной площадкѣ на верхней палубѣ.

11.

На корветѣ „Аскольдъ“.

На корветѣ «Аскольдъ», на переходѣ въ 1865 г. въ Кронштадтъ, въ шкиперской каютѣ почувствовали запахъ гари. По осмотрѣ оказалось, что не смотря на то, что камбузъ стоялъ не прямо на площадкѣ, а на наугольникахъ, въ разстояніи $1^1/_2$ д. отъ площадки, которая была обита войлокомъ, свинцомъ и мѣдью, все-таки она стала тлѣть, что сообщалось палубнымъ доскамъ подъ ней.

По этой причинѣ, подняли камбузъ еще на $2^1/_2$ дюйма отъ площадки, что сдѣлано въ однѣ сутки въ морѣ.

12.

На фрегатѣ „Дмитрій Донской“.

I.

На фрегатѣ «Дмитрій Донской», 23 октября 1867 г., замѣченъ былъ въ кочегарной, между 1 и 2 котломъ съ лѣвой стороны, тлѣющійся брусъ, лежащій между котлами и служащій подушкою пиллерсу, введенному между котлами, для поддержанія палубныхъ бимсовъ надъ котлами. Огонь сейчасъ же былъ залитъ и дальнѣйшее тлѣніе остановлено.

Назначенная Коммисія для изслѣдованія этого случая, нашла, что искры, произведшія горѣніе, могли попасть на брусъ какъ изъ стоящаго по близости горна, такъ и изъ дымоваго кожуха.

Въ отвращеніе этого случая, залили всѣ эти брусья цементомъ.

II.

Въ ночь съ 3 на 4-е октября 1868 г., на томъ же фрегатѣ замѣтили дымъ подъ котлами съ правой стороны; немедленно раскрывъ разборную палубу, увидѣли что деревянная покрышка, накрывающая пустоту между кормовымъ и среднимъ котломъ загорѣлась. Вырубивъ ее, возгорѣніе моментально было прекращено. Покрышка эта была сдѣлана новая и слишкомъ близко подошла подъ дымовой ходъ изъ кормоваго котла въ трубу; раскалившійся ходъ отъ пригорѣвшей сажи зажегъ эти дощечки.

13.

На клиперѣ „Всадникъ“.

На клиперѣ «Всадникъ», 26 іюня 1868 г., у Горсбургскаго маяка, при входѣ въ Сингапуръ, у переднихъ котловъ почувство-

вали запахъ чѣмъ-то горѣлымъ. Не давая ходу машинѣ, между котлами и подъ котлы направили пипки помпъ; когда же запахъ прекратился, дали ходъ машинѣ и направились къ ближайшему якорному мѣсту у мыса Slapah. Спустя два часа, изъ передней кочегарной сталъ слышенъ запахъ гари дерева и показался дымъ; тогда открывъ нѣкоторые кингстоны, пустили въ трюмъ воды столько, чтобы нижняя часть котловъ коснулась напущенной воды. Черезъ $^3/_4$ часа дымъ изъ подъ котловъ пересталъ идти, но вскорѣ показался дымъ изъ правыхъ шкафутныхъ сѣтокъ. Ударили пожарную тревогу и начали рубить горизонтальную настилку шкафутныхъ сѣтокъ сверху и внутреннюю бортовую обшивку, съ цѣлію имѣть возможность лить воду въ шпаціи. Крѣпкій дубъ, изъ котораго выстроенъ клиперъ, туго уступалъ ударамъ топоровъ, и потому начали сверлить напарьями дыры, что́ могло быть исполнено скорѣе. По мѣрѣ просверливанія дыръ, въ нихъ вставлялись пипки помпъ и вода лилась въ шпаціи. Черезъ 2 часа опасность миновала и ударили отбой.

По осмотрѣ оказалось, что между котлами, подъ площадкою, гдѣ была кладка изъ огнепостояннаго кирпича въ одинъ рядъ, смазанная цементомъ и засыпанная пескомъ, цѣла только часть деревянной настилки съ лѣвой стороны; съ правой же она почти совсѣмъ превратилась въ уголь. Средній кильсонъ, имѣющій $10^1/_2$ дюйм. вышины въ одномъ мѣстѣ обуглился на длину 1 фута, а въ вышину $9^1/_2$ дюйм,—это было самое большее мѣсто обугленія; за тѣмъ оно уменьшалось и шло на-нѣтъ кверху, занимая пространство по верхней кромкѣ на 11 футъ. Резенкиль почти не тронуть. Далѣе обуглились края праваго боковаго дополнительнаго кильсона на $3^1/_2$ дюйма въ вышину. Съ лѣвой стороны подъ котлами обуглились концы подкладокъ, гдѣ не было никакой смазки.

Мѣсто горѣнія находилось подъ самой дымовой трубой, въ которую есть постоянная тяга, а потому и нельзя было сейчасъ же услыхать запаха гари.

Въ 1866 году на этомъ клиперѣ былъ еще пожаръ, происшедшій отъ того, что неплотно запирались дверцы паронагрѣвателя и отъ близости деревянныхъ клиньевъ подъ котлами.

V.

ЗЕМЛЕТРЯСЕНІЯ.

1.

17 октября 1859 года на корветѣ «Посадникъ», въ широтѣ 0° 59′ N, долготѣ 28° 4′ W, при 6 узлахъ ходу, вдругъ услышали подъ килемъ сотрясеніе, подобно тому, какъ бы килемъ прочертили по отмели; стукъ подъ килемъ продолжался не болѣе минуты; онъ очень походилъ и на тотъ стукъ, который бываетъ слышенъ въ подводной части при продуваніи котловъ, но гораздо громче. Брошенный немедленно лотъ пронесло на 80 саженяхъ, въ трюмѣ воды не прибывало, а море никакого особеннаго движенія не имѣло.

Командиръ корвета, капитанъ-лейтенантъ Бирюлевъ, зная что близъ экватора много мореплавателей испытывали подобные удары, а Крузенштернъ въ 1806 г. даже видѣлъ паръ, поднявшійся изъ воды, хотя и не ощущалъ подводнаго удара,—полагаетъ, согласно съ мнѣніемъ прежнихъ мореплавателей, что причиною этихъ подводныхъ ударовъ бываютъ вулканическія подводныя изверженія.

Придя въ Pio, тамъ нашли большое трехъ-мачтовое американское судно «Sea Serpent», которое днемъ позже, почти въ томъ же мѣстѣ, а именно въ шир. 0° 35′ N, долг. 28° 10′ W, испытало подобные удары, но кончившіеся для него очень несчастливо: оно потекло до 8 дюйм. въ часъ и принуждено было килеваться.

2.

Фрегатъ «Дмитрій Донской», 29 ноября 1862 г., при входѣ въ р. Таго, сѣвернымъ проходомъ, почувствовалъ легкое сотрясеніе, какъ будто бы фрегатъ коснулся мели. Сотрясеніе продолжалось не болѣе полуминуты. Но, по увѣреніямъ лоцмана, мели тутъ быть не могло.

Примѣч. О землетрясеніи, испытанномъ фрегатомъ «Діана» смот. въ отдѣлѣ «Гибель судовъ».

VI.

УРАГАНЫ И ВИХРИ.

1.

Фрегатъ «Паллада», на пути изъ Гонъ-Конга въ Нагасаки, въ ночь съ 8 на 9-е іюля 1853 г., минуя о-въ Батанъ, встрѣтилъ свѣжій вѣтеръ отъ NW, къ утру скрѣпчавшій до того, что принуждены были закрѣпить крюйсель и у прочихъ марселей взять всѣ рифы. Утромъ 9-го и въ теченіи дня вѣтеръ продолжалъ усиливаться и на фрегатѣ стали дѣлать приготовленія къ выдержанію одного изъ тѣхъ жестокихъ вращательныхъ штормовъ, которые случаются въ здѣшнемъ морѣ въ лѣтніе мѣсяцы. Наблюдая всѣ явленія бури и сравнивая съ описаніемъ тайфуна слѣдуетъ отнести этотъ вѣтеръ къ числу послѣднихъ. Онъ подобно имъ, при быстромъ пониженіи барометра, переходилъ отъ одного румба къ другому; дулъ въ теченіи 12 часовъ отъ NW; потомъ перешелъ къ W, наконецъ къ SW, S, SO и окончился OSO. При этомъ хотя по временамъ шелъ дождь, но не было метеорологическихъ электрическихъ явленій въ воздухѣ, только наканунѣ при началѣ шторма, при облачномъ небѣ, атмосфера была жаркая и нѣсколько удушливая. Фрегатъ шелъ съ быстротою, превышающею иногда 12 узловъ. 9-го числа вечеромъ, когда барометръ пересталъ подниматься, вѣтеръ достигъ крайнихъ предѣловъ и

вырвалъ фокъ, гротъ и форъ-марсель. Опредѣливъ по барометрическимъ наблюденіямъ центръ вращенія шторма, перемѣнили курсъ, согласно правилъ, преподанныхъ въ теоріи вращательныхъ штормовъ, на два румба вправо, и скоро вышли изъ его круга. Продолжавшійся всего до 30 часовъ штормъ началъ мало по малу ослабѣвать и 11-го числа стихъ окончательно, но зыбь продолжалась еще по крайней мѣрѣ около сутокъ.

Хотя штормъ этотъ не произвелъ особенно важныхъ поврежденій въ фрегатѣ, но однакожъ показалась течь верхнею частію и на всемъ фрегатѣ нельзя было найти сухаго мѣста. Двѣ помпы работали почти постоянно. Во время шторма генералъ-адъютантъ Путятинъ успѣлъ убѣдиться въ неудобствѣ употребленія у вантъ желѣзныхъ винтовъ, у которыхъ, кромѣ другихъ важныхъ недостатковъ, при сильной качкѣ, лопаются крѣпительныя планки, отчего они сами собою отвинчиваются. Ослабѣвшія отъ этого ванты, увеличиваютъ напоръ на остальныя, которыя уже не могутъ его выдержать и лопаются или сдаютъ на бензеляхъ. Это случилось съ фрегатомъ во время описаннаго шторма и одно время были въ опасности потерять гротъ-мачту; но вскорѣ начавшій стихать вѣтеръ позволилъ заложить, въ помощь вантамъ, сей-тали, а потомъ перетянуть и самыя ванты.

2.

7 іюля 1853 года, когда шкуна «Востокъ» находилась около о-ва Большаго Лю-чу, замѣтили быстрое пониженіе въ барометрѣ. 8-го числа держались небольшими галсами, между группами Лю-чу и Манджихо-симо и вѣтеръ въ направленіи не измѣнялся, но только замѣтно усиливался при галсахъ къ острову и стихалъ при обратныхъ. Барометръ, опускаясь ниже 28,90, тоже колебался; облака рыжаго цвѣта, рваными клочками неслись частію по вѣтру, частію къ W. Не желая терять времени, въ 6 часовъ вечера, спустились на SO и черезъ 2 часа вошли въ предѣлы тайфуна. Барометръ быстро пошелъ къ низу, и шелъ проливной дождь, а вѣтеръ въ короткое время скрѣпчалъ и отошелъ къ N. Убѣдясь, что шкуна находилась въ SW четверти урагана, и чтобы наиболѣе воспользоваться перемѣною вѣтра и подвинуться

по пути впередъ, рѣшились пересѣчь дорогу центру урагана, т. е. спуститься на S. Къ полуночи вѣтеръ былъ такъ уже крѣпокъ, что, подъ зарифленными косыми парусами имѣли на фордевиндъ до $10^1/_2$ узловъ, а по временамъ и до 12 узловъ ходу.

Съ разсвѣтомъ вѣтеръ дулъ уже NW и по соображенію обыкновеннаго пути ураганов Китайскаго моря, шкуна имѣла фокусъ урагана за кормою. Но такъ какъ барометръ продолжалъ понижаться и вѣтеръ сталъ крѣпчать, то сочли за нужное имѣть готовые пары.

Штормъ дулъ съ наибольшою силою между 10 и 12 часами утра, имѣя направленіе отъ WSW. Порывы были оглушающіе, дождь и брызги, срываемые съ верхушекъ волненія стлались горизонтально. Густая рыжая мгла вмѣсто облаковъ скрывала все небо. Температура показывала 22° тепла. Грозы не было. Наибольшее пониженіе барометра было 28,65. Въ этомъ положеніи ртуть стояла съ 10 часовъ утра до 4 часовъ пополудни.

Часовъ около 4 пополудни штормъ началъ утихать, а съ разсвѣтомъ 10-го числа несли уже всѣ паруса.

Командиръ шкуны говоритъ: «по соображенію съ теоріею Рида, испытанный нами тайфунъ имѣлъ поступательное движеніе къ SW. Можетъ быть у группы Лю-чу онъ пріостановился и вѣроятно былъ весьма обширенъ, ибо послѣ того дня три не прекращалась произведенная имъ неправильная зыбь. По свидѣтельству офицеровъ корвета «Оливуца», около 6 и 7 іюля, въ портъ Ллойдъ входило такое волненіе, что невозможно было имѣть сообщенія съ берегомъ.»

3.

Шкуна «Востокъ» на пути изъ Нагасаки въ Татарскій проливъ, въ широтѣ N 40°, долготѣ O 135°, имѣла непродолжительный, но сильный штормъ, начавшійся отъ SO и въ теченіи 12 часовъ перешедшій къ SW, приближеніе котораго было замѣчено по быстрому пониженію барометра и крутой неправильной зыби. Наибольшее пониженіе барометра было при началѣ шторма 28,65. По мнѣнію командира штормъ этотъ былъ вращательный, который шелъ къ N или NW и задѣлъ шкуну около NO четверти.

4.

а) Фрегатъ «Аскольдъ» 18 іюля 1858 г., въ 58 миляхъ отъ Шанхая, былъ застигнутъ жесточайшимъ ураганомъ.

Въ 8 часовъ вечера вѣтеръ отъ NNO сталъ дуть крѣпкими порывами, вслѣдствіе чего вызвали всѣхъ на верхъ брать 4-й рифъ у гротъ-марселя и крѣпить форъ-марсель; но внезапно скрѣпчавшій вѣтеръ лишилъ возможности исполнить это безъ риска потерять людей. При отданномъ гротъ-марса-фалѣ, вытянули и завернули гитовы, чтобы рей не отдѣлялся отъ мачтоваго эзель-гофта. Въ $9^1/_2$ час. вечера, вѣтеръ внезапно измѣнился на шесть румбовъ къ W, и превратился въ жесточайшій штормъ, разведя огромное волненіе. Въ 10 час., при сильной килевой качкѣ, бушпритъ зарылся въ воду и волненіемъ смыло усы утлегарь-бакштаговъ, мартинъ-гикъ, утлегарь съ бомъ-утлегаремъ и съ закрѣпленными на нихъ кливерами; равно волненіемъ снесло правое крыло носоваго орла; вслѣдъ за тѣмъ лопнули форъ-стеньгъ-штаги, слетѣла форъ-стеньга и, при паденіи, переломила форъ-марса-рей и фока-рей. Въ $10^1/_2$ ч., отъ скрѣпчавшаго до крайней степени вѣтра, стали брать на гитовы навѣтренную часть гротъ-марселя. Въ 11 часовъ жестокимъ порывомъ изорвало гротъ-марсель, сломило гротъ-стеньгу, отъ паденія которой надломило правый нокъ грота-рея; въ это же время лопнули заложенные въ помощь штуртросу руль-шкентеля; двухъ рулевыхъ, стоявшихъ на вѣтрѣ, перебросило черезъ штурвалъ и ушибло, но не опасно, при этомъ сломало шесть рукоятокъ у штурвальныхъ колесъ. Сила вѣтра достигла необычайной степени, фрегатъ черпалъ шкафутами; повисшій на нокахъ нижнихъ рей сломанный рангоутъ, при розмахахъ, наносилъ сильные удары въ подвѣтренный бортъ и съ большимъ трудомъ былъ притянутъ обнесеннымъ кабельтовомъ, а впослѣдствіи принайтовленъ къ борту, при этомъ у подвѣтренныхъ фокъ-и гротъ-вантъ сломались сѣтки. Въ 4 часа утра съ кормовыхъ шлюпъ-балокъ снесло волненіемъ семи-весельную гичку.

19 іюля вѣтеръ продолжался съ тою же ужасной силой; въ 7 часовъ вечера лопнулъ штуртросъ; розмахи руля весьма скоро

были остановлены устроеннымъ на головѣ его стопоромъ, и потомъ правили посредствомъ запаснаго румпеля; къ 8 часамъ основали новый штуртросъ. Въ 8 часовъ вечера порывы вѣтра замѣтно смягчились, и послѣ полуночи вѣтръ сталъ стихать и барометръ подниматься.

На другой день приступили къ очисткѣ сломаннаго рангоута и перепутаннаго такелажа.

Кромѣ перечисленныхъ выше потерь, сломаны при паденіи: форъ и гротъ-брамъ-стеньги и гротъ-марса-рей; перебиты съ правой стороны 3 пары фокъ-вантъ и 2 пары гротъ-вантъ; изорваны гротъ-марсель, форъ-марсель, форъ-стеньги-стаксель, кливеръ и бомъ кливеръ.

Течь на фрегатѣ была въ такой степени, что двѣ большія помпы (изъ коихъ каждая выкачивала 20 дюймовъ въ 12 минутъ), при постоянномъ дѣйствіи, въ продолженіе урагана, удерживали воду въ трюмѣ до 11 дюймовъ. Переломились 6 кницъ. Въ подводной носовой части, около 9 футъ, ниже грузовой ватерлиніи, слышно было, за связными поясами, весьма сильное журчаніе воды; причина этой течи произошла отъ небрежно загнаннаго деревяннаго нагеля, прикрытаго мѣдною шляпкою, вмѣсто слѣдуемаго мѣднаго болта. Другая течь открыта около 4 футъ ниже ватерлиніи, противъ гротъ-мачты, отъ разошедшагося стыка обшивныхъ досокъ.

Всѣ эти поврежденія были исправлены въ Нагасаки, куда перешелъ фрегатъ, по исправленіи рангоута у о-ва Рафля.

Теорія избѣжанія урагановъ — говоритъ флигель-адъютантъ Унковскій—не всегда можетъ быть примѣнима къ практикѣ, какъ случилось и съ фрегатомъ. По расчету онъ находился въ кругѣ, на половинѣ разстоянія между центромъ и окружностью, по исчисленію въ 58 миляхъ отъ берега, и подвергаясь всей жестокости вращательнаго шторма, долженъ былъ держаться въ бейдевиндъ на лѣвомъ галсѣ.

б) Фрегату «Аскольдъ» пришлось выдержать еще одинъ ураганъ, въ исходѣ іюля 1859 г., на пути изъ Хакодате въ Канагаву. Ураганъ продолжался 23 часа, безъ всякой потери для фрегата, за исключеніемъ вырваннаго, жестокимъ порывомъ вѣтра, зариф-

ленаго форъ-марселя. Вращающіеся штормы, въ это время года, у береговъ Японіи и Китая довольно обыкновенны.

5.

11 октября 1859 года, по выходѣ фрегата «Илья Муромецъ» изъ Бреста, подъ флагомъ контръ-адмирала Нордмана, и когда фрегатъ находился въ 80 миляхъ отъ этого порта, подъ парусами, имѣя марсели въ 2 рифа, фокъ и гротъ,—обратили вниманіе на небольшое, весьма низкое облако и приказали стать на грота-гитовы. Но не прошло и двухъ минутъ, какъ саженяхъ въ 200 отъ фрегата на вѣтрѣ заклубилась вода и образовавшійся вихрь, кружась, понесся прямо на фрегатъ. Успѣли взять гротъ на гитовы и отдать марса-фалы, но фрегатъ сильно накренило съ наполненными марселями. Всѣ реи согнулись въ лучекъ. Вихрь, измѣнивъ затѣмъ свое направленіе, ударилъ съ носу; на секунду обстенилъ форъ-марсель и фокъ, вырвалъ фока-галсъ-боканецъ и переломилъ фока-рей и форъ-марса-рей, буквально какъ лучинки. Послѣ того вѣтеръ совершенно стихъ.

6.

19 ноября 1859 года, пароходо-фрегатъ «Олафъ» на пути въ Виллафранку, идя къ NOtO отъ мыса Св. Антоніо, имѣлъ ровный вѣтеръ отъ NW, который въ 7 час. утра засвѣжѣлъ и перешелъ къ W; съ 11 часовъ вѣтеръ сталъ заходить, что̀ заставило убрать прямые паруса и спустить рангоутъ. Въ $^1/_2$ 1 часа внезапно налетѣлъ отъ NO сильный шквалъ, съ дождемъ и градомъ, принудившій убрать и остальные паруса, послѣ этого вѣтеръ постепенно началъ крѣпчать и къ 2 часамъ дошелъ до степени урагана. Въ полночь съ 19 на 20-е число вѣтеръ перешелъ къ N, нисколько не ослабѣвая. Для облегченія парохода, поставили гротъ-трисель и бизань; но послѣднюю изорвало въ клочки. Въ продолженіе ночи, волненіемъ проломило вельботъ № 2—съ лѣвой стороны, выбило рѣшетки лѣваго кожуха и разломало щиты кухни. Въ 6 часовъ утра, въ помощь всѣмъ шлюпъ-

балкамъ, были заложены тали, но не смотря на всѣ эти предосторожности, отъ сильныхъ розмаховъ (болѣе 30°) парохода, лопнули кожуховые планширы, въ которыхъ утверждены шлюпъ-балки. Въ 4 ч. пополудни вкатился съ лѣвой стороны, съ носу, валъ, которымъ смыло носовые разборные борты, пробило передній глухой форъ-люкъ и смыло гальюнъ, заливъ жилую палубу выше карлинсовъ. Вездѣ протянуты были леера; воду выкачивали постоянно ведрами и помпами.

21-го, съ полуночи, вѣтеръ перешелъ къ NW и дулъ съ тою же силою. Въ часъ пополуночи открылся передъ носомъ огонь. Не имѣя въ продолженіе трехъ дней обсерваціи и не полагаясь на свое счисленіе, но расчитывая на теченіе и дрейфъ, немедленно поворотили. При поворотѣ, когда пароходъ пришелъ на фордевиндъ, вкатился валъ съ кормы, разбилъ 2 разборные кормовые борта и стекло рубки и влился въ капитанскій и офицерскіе люки. Когда же привели на правый галсъ, то другой валъ вкатился съ носу съ правой стороны, разбивъ въ щепы вельботъ № 1, разломалъ всѣ кожуховыя каюты, выломилъ иллюминаторъ и сдѣлалъ трещину въ пушечномъ портѣ; кромѣ того повредилъ наружные трапы, коечныя сѣтки, борта катеровъ и разломалъ принайтовленныя къ кнехтамъ бочки со смолою, которая разлилась по всей палубѣ, отчего еще болѣе увеличилось затрудненіе въ работахъ.

Въ 6 часовъ утра оказалось у трехъ фоковыхъ вантъ по двѣ пряди лопнувшими отъ сильныхъ розмаховъ, почему немедленно было заложено въ помощь имъ двое сей-талей и кабельтовъ. Въ 8 часовъ забортная труба теплаго ящика лѣвой машины треснула около фленца.

Всѣ эти обстоятельства заставили пароходъ спуститься въ портъ Магонъ, на островѣ Минорка.

7.

6 августа 1859 г. клиперъ «Джигитъ» вышелъ изъ Ванъ-Дименова пролива и лавировалъ въ Іеддо. Барометръ все время стоялъ 30,7.

9 августа въ полдень клиперъ находился въ широтѣ N 31°37′, долготѣ O 134°35′. Къ вечеру, съ крѣпкимъ NO, барометръ началъ опускаться. При сильной противной зыби, клиперъ шелъ въ бейдевиндъ, подъ зарифленнымъ марселемъ, двумя стакселями и триселями въ два рифа. Крупныя неправильныя волны подступали со всѣхъ сторонъ, безпрестанно поддавая черезъ бортъ.

Въ теченіе ночи волненіе росло все выше, все неправильнѣе; барометръ опускался. Закрѣпили марсель. Съ разсвѣтомъ 10-го вѣтеръ сдѣлался порывистѣе, тучи сѣли низко. Въ 8 час. барометръ 29,42. Вѣтеръ зашедшій къ ONO, сдѣлался снова NO. Порывы были страшно сильны. Волны начали ходить черезъ клиперъ, обдавая рубку, барказъ и переливаясь черезъ другой бортъ. Изорвало форъ-стеньги-стаксель, а за нимъ и бизань. Ихъ тотчасъ же перемѣнили. Въ 10 час. разлетѣлся въ клочки фокъ-стаксель. Пошелъ дождь ливнемъ. Клиперъ остался подъ триселями въ три рифа. Въ полдень вѣтеръ установился отъ NOtO. Барометръ 29,29. Въ 2 часа закрѣпили форъ-трисель и бизань, которую снова изорвало. Наконецъ остались подъ однимъ, глухозарифленнымъ гротъ-триселемъ.

Въ 3 часа вѣтеръ пошелъ къ NO и NOtN. Барометръ 29,20. Вѣтеръ перемѣнялся слишкомъ медленно, но страшная сила порывовъ, быстрое паденіе барометра, колебаніе его и волненіе прямо говорили, что клиперъ былъ застигнутъ однимъ изъ рѣдкихъ здѣсь урагановъ.

Въ 9 часовъ вѣтеръ NtO. Между порывами затишье на нѣсколько секундъ. Въ это время увѣрились, что клиперъ находится въ лѣвой половинѣ урагана, который проходилъ почти на N. Клиперу нужно было продолжать лежать въ дрейфѣ, покуда центръ урагана не пройдетъ у него передъ носомъ.

Около 10 часовъ, затишье между порывами продолжительнѣе. Съ полуночи до 3 часовъ—самое низкое стояніе барометра—29.05. Вѣтеръ съ дождемъ и страшными порывами. Колебаніе барометра до 0.13. Въ это время клиперъ былъ въ самомъ близкомъ разстояніи отъ центра урагана.

Въ 4 часа вѣтеръ NNW. Барометръ сталъ подыматься. Порывы сдѣлались по временамъ слабѣе. До 8 час. утра вѣтеръ шелъ къ NW. и становился замѣтно ровнѣе и слабѣе. Въ 8 часовъ

барометръ 29,29. Волненіе замѣтно сглаживалось и ровный вѣтеръ началъ быстро разносить облака.

Наконецъ открыли люки въ палубу. Все было мокро, вездѣ текло. Массеева помпа должна была работать безпрерывно цѣлыя сутки.

Особенно боялись за форъ-стеньгу и фокъ-мачту. Ванты очень ослабли и болтались бухтами; но марсовые занесли стропы и заложили сей-тали. Не смотря на ихъ помощь, мачта и стеньга гнулись въ лучекъ.

Послѣ 8 часовъ вѣтеръ сталъ отходить еще больше, и къ полдню клиперъ уже летѣлъ по 10 узловъ, съ WSW, послѣднимъ порывомъ шторма. Въ настоящемъ случаѣ, для избѣжанія центра урагана, руководствовались сочиненіемъ Пиддингтона—Sailor's Horn Book.

8.

7 октября 1859 года клиперъ «Опричникъ», находясь на пути изъ де-Кастри въ Хакодате, имѣлъ весьма непостоянный вѣтеръ. Въ полдень, въ широтѣ 46°28$^1/_2'$ N, долготѣ 140°19′17″ O отъ Грин., вѣтеръ задулъ отъ SO и началъ свѣжѣть, при весьма быстромъ паденіи барометра. Клиперъ лежалъ лѣвымъ галсомъ къ SW. Къ полдню барометръ опустился до 29,75 и вѣтеръ скрѣпчалъ до того, что принудилъ взять всѣ рифы у триселей и закрѣпить гротъ-марсель. Неправильная громадная зыбь увеличилась и начали находить жестокіе порывы съ дождемъ; горизонтъ былъ мрачный и кругомъ блистала зарница.

Послѣ полуночи вѣтеръ, увеличиваясь въ силѣ, началъ заходить къ S; барометръ продолжалъ падать. Предвидя наступленіе шторма, закрѣпили форъ-марсель и остались подъ штормовыми парусами.

Въ 4 часа утра вѣтеръ все свѣжѣя, зашелъ къ StO; барометръ 29,45. Увѣрившись тогда, что клиперъ находится въ правомъ полукругѣ тайфуна, имѣющаго поступательное движеніе къ NO и что, лежа лѣвымъ галсомъ,—приближались къ его центру, поворотили черезъ фордевиндъ на правый галсъ. Послѣ

поворота, вѣтеръ продолжалъ измѣняться и барометръ падать, но медленнѣе прежняго.

Въ 6 часовъ волненіемъ сломало бомъ-утлегарь; къ 8 часовъ утра вѣтеръ SW, барометръ 29,15. Къ 10 час. вѣтеръ отошелъ до WtN и продолжалъ дуть весьма жестоко, позволяя нести только глухо зарифленные штормъ-гротъ, бизань и малый форъ-стеньги-стаксель. Фокъ-стаксель передъ этимъ изорвало. Неправильное громадное волненіе било клиперъ со всѣхъ сторонъ; онъ безпрестанно черпалъ всѣмъ подвѣтреннымъ бортомъ и весьма часто бокомъ, чего во весь переходъ, на правильномъ океанскомъ волненіи, ни разу не случалось.

Въ 2 часа пополудни барометръ началъ весьма медленно подниматься; но 9 и 10-го числа вѣтеръ WtN продолжалъ дуть весьма крѣпкій съ порывыми. Вечеромъ 8 сентября лопнули: фока-штагъ, шкентель грота-штага и 3 фоковые путинсъ-ванты на правой сторонѣ, и изорвало гротъ-трисель. Такъ какъ при наступленіи шторма заложены были сей-тали, въ помощь вантамъ и штагамъ, то рангоутъ не получилъ поврежденія.

Послѣ тайфуна два дня, 11 и 12 сентября, былъ мертвый штиль, при высокомъ состояніи барометра—30,54.

9.

14 іюля 1860 г. корветъ «Посадникъ» выдержалъ ураганъ на Нагасакскомъ рейдѣ безъ всякихъ поврежденій. Онъ отстоялся на двухъ якоряхъ. Ураганъ этотъ много сдѣлалъ несчастій въ городѣ, много джонокъ погибло и множество домовъ унесло въ море. Всѣ купеческія суда подрейфовало къ внутренней отмели; японскій клиперъ бросило на каменья.

10.

Клиперъ «Разбойникъ», на пути изъ Саймонсъ-бая въ Сингапуръ, выдержалъ въ 1860 году ураганъ. 3 мая клиперъ находился въ широтѣ 38° S, долготѣ 27° O. Къ ночи заштилѣло. По всему небу зловѣщія тучи; на горизонтѣ играла зарница; по

временамъ показывались свѣтящіеся метеоры; вода была необыкновенно фосфорична; въ воздухѣ была какая-то особенность, которую трудно выразить словами. Послѣ полуночи 4 мая задулъ вѣтеръ отъ NNO; въ 4 часа начало замѣтно свѣжѣть. Послѣдовательно убавляли паруса и въ 8 часу утра закрѣпили гротъ-марсель; въ 8 часовъ былъ уже штормъ. Клиперъ шелъ въ бакштагъ по 7-ми узловъ, подъ однимъ штормовымъ форъ-триселемъ, глухо зарифленнымъ. Барометръ все падалъ. Вѣтеръ перешелъ къ N, потомъ къ NNW и долго не перемѣнялся. Значительное пониженіе барометра, мѣнявшійся вѣтеръ при значительной силѣ его, быстро увеличивающееся неправильное волненіе, заставляли ожидать приближенія урагана, а устоявшійся отъ NNW вѣтеръ показывалъ, что клиперъ находится на его пути. Поэтому продолжали лежать въ бакштагъ лѣвымъ галсомъ на SOtO. Послѣ полудни вѣтеръ перескочилъ къ WNW, съ жестокимъ шквалomъ; волненіе мгновенно сдѣлалось невыносимымъ; клиперъ черпалъ обоими бортами; съ навѣтру около гротъ-вантъ вкатывались валы. Невозможно было долѣе идти въ бакштагъ. Къ тому же вѣтеръ показывалъ, что клиперъ находится на сѣверной сторонѣ отъ центра урагана. Обѣ эти причины заставили привести къ вѣтру и лечь на N, такъ какъ клиперу легче выдерживать волненіе лежа въ бейдевиндъ и курсъ этотъ выводилъ клиперъ изъ круга урагана. Клиперъ лежалъ подъ штормовымъ гротъ-триселемъ и штормовою бизанью, поднятою вмѣсто форъ-триселя; оба зарифленные всѣми рифами. При огромномъ волненіи и жестокой боковой качкѣ, клиперъ черпалъ подвѣтреннымъ бортомъ; съ навѣтру часто поддавало; но вообще онъ менѣе страдалъ отъ волненія, чѣмъ идя въ бакштагъ. Съ закатомъ солнца барометръ чуть-чуть тронулся вверхъ, небо нѣсколько выяснило, показались звѣзды. Но въ 6 часовъ по всему горизонту забѣгали зарницы. Въ 7 час. со всѣхъ сторонъ заблистала молнія; ужасные раскаты грома не прекращались; вѣтеръ ревѣлъ съ свистомъ; безпрестанно набѣгали жестокіе шквалы съ дождемъ и градомъ. Въ промежутокъ между шквалами на всѣхъ клотикахъ и на навѣтренныхъ нокахъ реевъ горѣли сентъ-эльмскіе огни. Бранспойты были вооружены на случай пожара, люки заколочены. Массеева помпа была въ постоянномъ дѣйствіи. Клиперъ безпрестанно черпалъ

подвѣтреннымъ бортомъ; на палубѣ ходило волненіе и часто отрывались брезенты, которыми были заколочены люки. Долго тянулась эта ночь. Но утро было еще ужаснѣе. Барометръ опять понизился на нѣсколько сотыхъ и остановился на 29,38.

5 мая, въ 2 часа ночи, убрали форъ-трисель, чтобы уменьшить кренъ клипера, и дѣйствительно онъ сталъ казалось рѣже черпать подвѣтреннымъ бортомъ. Ходъ былъ около 1 узла. Для руля самое выгодное положеніе было прямо. Клиперъ спускался и подымался на два румба отъ линіи бейдевинда. Отъ румпель-талей и руль-талей не отходили; дрейфъ доходилъ отъ 3 до 5 румбовъ. Въ 5 часовъ вѣтеръ перешелъ къ W и барометръ началъ повышаться. Въ 9 часу волненіе было такъ неправильно, что клиперъ зачерпалъ обоими бортами; двѣ-три волны вкатились съ навѣтру. Съ четверть часа положеніе клипера было гибельно; вода на палубѣ была почти наровнѣ съ планширемъ; по палубѣ ходилъ бурунъ; команда по поясъ въ водѣ, при жестокой качкѣ, отливала воду ведрами, кадками, баками; мачты дрожали, стеньги гнулись; палубнымъ волненіемъ сорвало брезентъ съ машиннаго люка; одинъ глухой люкъ всплылъ, вода бросилась въ трюмъ и въ одну минуту тамъ было 30-дюйм. воды. Люкъ тотчасъ же закрыли и наколотили новый брезентъ.

Въ помощь Массеевой помпѣ, выкачивали воду обоими бранспойтами (помпы Даутона). Были сдѣланы приготовленія для срубки мачтъ. Однакожъ, на клиперѣ все было такъ хорошо закрѣплено, что послѣ урагана онъ вышелъ безъ всякихъ поврежденій; съ палубы унесло немного мелочей. Волненіе повредило оба вельбота. Въ 9 часовъ начали спускать марса-рею и приготовлять стеньги къ спуску. Барометръ сталъ подниматься: свистъ вѣтра уменьшился. Въ 6 часовъ вечера поставили штормовую бизань во всѣ рифы, вмѣсто форъ-триселя. Шквалы стали находить рѣже, небо прочистилось и стенегъ уже не спускали.

11.

Лодка «Моржъ», на пути изъ Ріо-Жанейро въ Монтевидео 8 мая встрѣтила свѣжій вѣтеръ, который дуя отъ NNW, 9-го

достигъ до степени шторма. Утромъ 10-го барометры продолжали понижаться, почему спустили гротъ-и крюйсъ-стеньги въ ростры; на орудія, кромѣ имѣвшихся уже найтововъ и распорокъ, положили еще найтовы къ бортамъ; занесли кабельтовы на мачты, закупорили всѣ люки наглухо, закрѣпили форъ-трисель и остались подъ однимъ глухо-зарифленнымъ штормовымъ гротъ-триселемъ. Въ $^1/_2$ 3 часа пополудни вѣтеръ вдругъ перешелъ къ W и обратился въ ураганъ. Порывы были такъ велики, что огромное волненіе отъ NNW какъ бы совершенно улеглось; лодка нѣсколько времени не качнулась; но потомъ когда волненіе перемѣнилось, лодка черпала обоими бортами, волны перекатывались довольно часто, но вода скоро стекала. Впрочемъ, качка была не очень стремительна. Съ нашедшимъ порывомъ барометръ сталъ подниматься. Ураганъ продолжался 6 часовъ, потомъ постепенно перешелъ въ крѣпкій рифъ-марсельный вѣтеръ, съ жестокими порывами, который продолжался до вечера 14-го числа.

12.

Клиперъ «Абрекъ», на пути къ гавани Св. Ольги, миновавъ 4 августа 1863 года островъ Dagelet, былъ настигнутъ ураганомъ, потерялъ гротъ-мачту съ грота-и марса-реями; своимъ паденіемъ она сорвала катеръ съ боканцами и помяла штагами дымовыя трубы. Съ утра въ этотъ день имѣли свѣжій вѣтеръ отъ SO, и несли въ два рифа марсели и фокъ. Проходя островъ Dagelet подъ вѣтромъ, имѣли изъ ущелій сильные порывы, заставившіе убрать фокъ и взять у триселей и бизани по три рифа; но миновавъ островъ, вѣтеръ затихъ. Къ 4 часамъ вечера вѣтеръ скрѣпчалъ снова, закрѣпили фокъ и взяли у марселей послѣдній рифъ; къ закату солнца горизонтъ покрылся угрожающею пасмурностію, что́ заставило закрѣпить марсели и замѣнить рифленные трисели и бизань штормовыми, изъ коихъ у послѣдней взяли всѣ рифы. Барометръ показывалъ 29,65, вѣтеръ оставался въ прежней силѣ и дулъ отъ SOtO, но волненіе замѣтно усилилось. Около этого времени у навѣтренной передней гротъ-ванты

лопнулъ талрепъ; основали новый и въ помощь вантамъ завели сначала двое, а потомъ и четверо сей-талей. Черезъ полчаса по закатѣ солнца убѣдились, что наступаетъ ураганъ: вѣтеръ крѣпчалъ съ каждою минутою и началъ быстро переходить къ S и SW; барометръ еще быстрѣе падалъ, и къ 10 часамъ достигъ 28,65. Клиперъ находился въ правомъ и слѣдовательно опаснѣйшемъ полукругѣ урагана, центръ котораго шелъ къ NW или NWtN. Командиръ приказалъ привести въ бейдевиндъ праваго галса. Лопнулъ талрепъ у задней гротъ-ванты; перемѣнили и вытянули его. Убрали гротъ-трисель и навѣсили на мачту столько талей, сколько было подъ рукой; навѣтренныя ванты значительно ослабли: наложили рейки и вымбовки и стянули талями въ обухи противоположнаго порта, думая что эта слабина произошла отъ врѣзавшихся огоновъ въ подушкѣ на топѣ. Въ 9 час. потеряли надежду сохранить мачту. Въ 10 часовъ смыло волненіемъ мартинъ-гикъ и блинда-гафеля и вслѣдствіе этого полетѣли фокъ- и гротъ-брамъ-стеньги; черезъ минуту клиперъ черпнулъ два раза подвѣтреннымъ бортомъ и гротъ-мачта рухнула. Работавшіе на марсѣ бѣжали въ это время внизъ и двое изъ нихъ легли на палубу вмѣстѣ съ навѣтренными вантами, однако ушибленныхъ не было. Черезъ 2 минуты клиперъ былъ уже внѣ опасности.

Отбросивъ всякую мысль о полномъ вооруженіи клипера въ южныхъ гаваняхъ, такъ какъ для этого однѣхъ кузнечныхъ работъ стало бы на мѣсяцъ, да и тѣ не только своими средствами, но и средствами Николаевскаго порта, едва ли можно было сдѣлать въ мѣсяцъ,—командиръ клипера рѣшился, гдѣ бы не пришлось ставить мачту, ставить ее временно безъ рей, имѣя въ виду дать ему прежнее вооруженіе въ способномъ для этого мѣстѣ.

По приходѣ въ гавань Св. Ольги, нашли значительныя продольныя трещины на фокъ-мачтѣ, въ глубину которыхъ легко входилъ столовый ножъ; мачту эту впослѣдствіи укрѣпили бугелями и шкалами.

13.

Корветъ «Варягъ», на пути къ берегамъ Америки, въ Атлантическомъ океанѣ, въ 1863 году, былъ застигнутъ ураганомъ.

Въ полдень 1 сентября мѣсто корвета было въ широтѣ 43° 11′45″ N, долготѣ 55°06′18″ W. Послѣ полдня вѣтеръ началъ стихать, почему вступили подъ пары. Въ 5 часовъ вѣтеръ установился отъ StO, почему, пройдя 2 часа подъ парами, снова вступили подъ паруса; между тѣмъ вѣтеръ свѣжѣлъ, показалась зыбь отъ S, а въ 10 час. вѣтеръ задулъ отъ SO и заставилъ взять у марселей 2 рифа; въ ½ 11 часа взяли всѣ рифы у марселей и спустили брамъ-реи. Послѣ полуночи 2 сентября, вѣтеръ пошелъ къ O, барометръ опускался и былъ въ полночь 30,01, въ 2 часа 29,90, въ 3 часа 29,71. Продолжая идти на W, шли правымъ галсомъ 14 румбами отъ вѣтра. Въ ½ 5-го корветъ бросило къ вѣтру на лѣвый галсъ, при чемъ два раза онъ немного черпнулъ правымъ бортомъ; тотчасъ былъ поставленъ форъ-трисель, но корветъ не шелъ подъ вѣтеръ. Тогда начали убирать крюйсель и гротъ-марсель, но марса-шкоты не пошли и у гротъ-марселя лопнули стропы гитовыхъ, а потому разрѣзали крюйсель и гротъ-марсель, послѣдній, вслѣдъ затѣмъ, изорвало въ клочки по рифы. Въ 5 часовъ барометръ 29,52; въ ½ 8-го часа утра барометръ остановился на 29,32; отъ 5 до 8 часовъ были самые сильные и продолжительные порывы, вѣтеръ дулъ съ силою урагана, корветъ шелъ подъ форъ-марселемъ 12—13 узловъ. Сила вѣтра была такъ велика, что стоя на мостикѣ, надобно было съ силою отталкиваться отъ поручня, къ которому прижимало, волненіе было громадное. Въ 9 часу барометръ тронулся къ верху и вѣтеръ перешлъ къ N,—легли на WtS—WSW, правымъ галсомъ, 9 румбами отъ вѣтра. За тѣмъ барометръ постепенно все поднимался, но вѣтеръ все еще ревѣлъ съ страшною силою. Въ 10 часовъ, при сильномъ розмахѣ корвета, шлюпъ-балки на лѣвой сторонѣ, на которыхъ висѣлъ полубаркасъ, вышибло изъ башмаковъ, шлюпъ-балки опустились и полубаркасъ былъ сорванъ въ воду. Въ 11 часовъ вѣтеръ NNO, а въ полдень 2 сентября NOtN, что̀ означало, что вѣтеръ пошелъ назадъ по солнцу. Въ полдень 2 сентября мѣсто корвета по счисленію: широта 41° 23′ 32″ N, долгота 56° 8′ 48″ W, высота барометра 28,81. Послѣ полдня вѣтеръ опять пошелъ въ обратную сторону противъ солнца и въ часъ пополудни былъ NNW. Отъ полудни до 2 часовъ порывы находили рѣже. Въ 4 часа вѣтеръ NW, высота

барометра 29,78; въ 8 часовъ вѣтеръ NNW, высота барометра 30,06; сила вѣтра—марсельный въ 4 рифа.

Такъ кончился этотъ ураганъ, который по мнѣнію капитанъ-лейтенанта Лунда, былъ прямолинейный, такъ какъ ему не предшествовали многіе метеорологическіе признаки вращающихся штормовъ.

Во время урагана корветъ выказалъ себя прекраснымъ морскимъ судномъ, держался хорошо, качку имѣлъ плавную и спокойную. Постройка корвета оказалась прочною и крѣпкою.

14.

Тотъ же ураганъ выдержалъ въ Атлантическомъ океанѣ и корветъ «Витязь».

Въ полдень 1 сентября, корветъ находился въ широтѣ 43° 38′ N, долготѣ 52° 46′ W; погода была необыкновенно ясная и теплая; барометръ показывалъ 30,04; но послѣ полудня вѣтеръ началъ постепенно свѣжѣть и къ вечеру былъ уже рифъ-марсельный, съ сильными признаками урагана, какъ-то: паденіе барометра, послѣдовательная перемѣна и усиліе вѣтра, совершенно красное небо при захожденіи солнца, густыя черныя облака къ О, большая зыбь отъ того же румба и необыкновенно удушливый воздухъ.

Дѣйствителъно, въ полночь имѣли почти уже штормъ отъ О, почему взяли всѣ рифы у марселей; въ 2 часа утра 2 сентября закрѣпили форъ-марсель, и все еще продолжали идти на фордевиндъ, подъ гротъ-марселемъ и фокомъ. Въ 5 часовъ утра закрѣпили гротъ-марсель, а вскорѣ послѣ того и фокъ, и привели въ бейдевиндъ на правый галсъ подъ триселями; въ это время вѣтеръ дулъ съ силою урагана, и волненіе было чрезвычайно большое, но корветъ переносилъ бы его легко, еслибъ не ужасные удары въ подзоръ и колодезь.

До полдня 2 сентября вѣтеръ продолжалъ свирѣпствовать; съ наибольшею силою онъ дулъ около 9 часовъ утра отъ NO; но послѣ полдня барометръ началъ подниматься, впрочемъ весьма медленно; хотя вѣтеръ и сталъ стихать, но ночью имѣли еще крѣпкій рифъ-

марсельный, и только на слѣдующее утро могли нести марсели въ 1 рифъ.

Во время этого урагана, корветъ выказалъ свою прочную постройку и вооруженіе, ибо поврежденій не имѣлъ никакихъ, хотя, къ сожалѣнію, онъ имѣлъ слишкомъ стремительную качку и сильно билъ кормой.

15.

Корветъ «Богатырь» 30 августа 1865 г. выдержалъ въ Хакодате, стоя на трехъ якоряхъ подъ парами и давая по временамъ ходъ впередъ, сильный ураганъ, продолжавшійся съ 3 часовъ пополудни до 9 часовъ вечера. Корветъ «Варягъ» стоялъ въ это время также на Хакодатскомъ рейдѣ.

16.

Транспортъ «Гилякъ» на пути изъ Владивостока въ Хакодате, застигнутъ былъ тѣмъ же самымъ ураганомъ, въ 120 миляхъ къ югу отъ Владивостока. Ураганъ продолжался 5 часовъ. Жертвою его былъ только одинъ подвѣтренный вельботъ, смытый волненіемъ съ боканцевъ.

«Гилякъ» въ широтѣ N 41° 08′ и долготѣ O 132° 09′ имѣлъ сильное паденіе барометра, при легкомъ вѣтрѣ отъ OSO; вскорѣ вѣтеръ началъ свѣжѣть; съ 7 часовъ 30 августа барометръ особенно быстро падалъ, вѣтеръ усилился до 7 балловъ (отъ 2), транспортъ лежалъ лѣвымъ галсомъ. Самое низкое состояніе барометра 29,01, температура воздуха отъ 11°,5 до 13°, 5 R. Въ 9 часовъ поворотили чрезъ фордевиндъ и легли на правый галсъ, вѣтеръ тотчасъ же началъ измѣняться и, дойдя до SOtS, заштилѣлъ, послѣ чего около 11 часовъ утра задулъ отъ NOtO, съ силою 10 балловъ. Такимъ образомъ транспортъ изъ правой, болѣе опасной половины, перебрался въ лѣвую менѣе опасную, побывавъ однако въ штилевомъ кругѣ центра циклона. Транспортъ вышелъ изъ урагана имѣя вѣтеръ NWtW. Въ этомъ случаѣ ураганъ шелъ уже на NNO; по всей вѣроятности онъ пере-

гнулся въ широтахъ отъ 30 до 32° N, можетъ быть вслѣдствіе вліянія на него Китайскаго берега.

На Хакодатскомъ рейдѣ, т. е. въ широтѣ N 41° 46′, долготѣ 140° 45′ O, ураганъ начался въ 3 часа пополудни; вѣтеръ измѣнялся отъ SO до WNW. Во время урагана въ Хакодатѣ вся растительность въ городѣ завяла, и совершенно оправилась только черезъ два дня, что̀ должно приписать присутствію значительной доли электричества.

17.

Корветы «Рында», «Гридень» и клиперъ «Пластунъ» въ составѣ эскадры флигель-адъютанта Попова, вышли 23 іюля 1859 г. изъ Хакодате, для слѣдованія въ Канагаву; 29 іюля южный вѣтеръ и волненіе усилились, и къ полуночи на 30 число вѣтер достигъ силы урагана, а затѣмъ 30-го сталъ измѣняться сообразно законамъ вращательныхъ штормовъ. Дойдя до N, онъ установился и около полуночи началъ смягчаться. Клиперъ «Пластунъ» во время этого урагана потерялъ стеньгу и утлегарь.

18.

31 августа 1863 г. когда корветъ «Рында» находился въ 135 миляхъ отъ меридіана острововъ Бонинъ-Сима. Вѣтеръ сталъ свѣжѣть и барометръ опускаться; частыя тучи съ дождемъ, несомыя вѣтромъ, обгоняли корветъ одна за другою, давая своими шквалами ходу до $11^1/_2$ узловъ. Зная изъ лоціи о штормахъ въ этомъ мѣстѣ, дующихъ исключительно отъ O, командиръ уже расчитывалъ на нѣсколько дней хорошаго хода, такъ какъ вѣтеръ этотъ провожалъ корветъ въ продолженіе двухъ дней, но къ вечеру опустившійся барометръ и измѣненіе вѣтра къ югу, съ признаками урагана, заставили привести на правый галсъ и, закрѣпивъ всѣ паруса, остаться подъ гротъ-триселемъ въ рифахъ и штормовою бизанью; фокъ-стаксель былъ убранъ, такъ какъ корветъ много уваливало подъ вѣтеръ. Между 8 и 9 часами вечера сила урагана была самая наибольшая, барометръ показывалъ

28,98; отъ постояннаго измѣненія вѣтра, зыбь была самая неправильная. Въ 9 часовъ вечера барометръ тронулся вверхъ и вѣтеръ сталъ замѣтно слабѣть; къ 1-му часу пополуночи, совсѣмъ стихло, горизонтъ выяснился и все предвѣщало солнечный день, которымъ и не замедлили воспользоваться, чтобы просушиться и оправиться послѣ такого свирѣпаго гостя. Въ продолженіе 9 часовъ, т. е. отъ 4 час. пополудни и до 1 часа пополуночи, вѣтеръ измѣнился на 10 румбовъ, отъ OSO и до SW, заставляя предполагать о весьма близкомъ разстояніи корвета отъ центра урагана, движеніе котораго было на NtW. Черезъ день снова продолжали плаваніе по курсу, при установившемся ровномъ вѣтрѣ отъ ONO, имѣя ходу отъ 8 до 9 узловъ.

VII.

ПОВРЕЖДЕНІЯ, ОБНАРУЖИВШІЯСЯ ВО ВРЕМЯ ПЛАВАНІЯ ВЪ КОРПУСѢ СУДОВЪ.

1.

На фрегатѣ „Аврора“.

На фрегатѣ «Аврора», во время шторма въ Атлантическомъ океанѣ 27 и 28 марта 1857 г., лопнуло 11 кницъ въ батарейной палубѣ и 8 въ жилой; у 8 кницевыхъ болтовъ расклепались и сломались гайки. Ватеръ-вельсы разошлись и въ особенности въ кормовой части, гдѣ сдѣлали вновь 10 кницъ, съ 4 контрфорсами; у 2 бимсовъ произошло разслабленіе; подъ нихъ поставлены два деревянные пиллерса и самые бимсы скрѣплены желѣзными болтами. Оторвано много мѣдной обшивки.

2.

На транспортѣ „Двина“.

Командиръ транспорта «Двина», по приходѣ 4 февраля 1857 года въ С.-Франциско, имѣя въ виду, что транспортъ два раза стоялъ на мели въ Авачинской губѣ, счелъ необходимымъ, для осмотра подводной части судна, ввести его въ докъ. По осмотрѣ же оказалось, что киль транспорта весь оголенъ и помятъ; кромѣ

того въ носовой части и около миделя оборвано много мѣди, такъ что на исправленіе понадобилось до 96 листовъ.

3.

На фрегатѣ „Аскольдъ“.

На фрегатѣ «Аскольдъ», на переходѣ изъ Кронштадта въ Порто-Гранде въ 1858 г. открылась течь колодцемъ, такъ что по выходѣ изъ Порто-Гранде она дошла до такихъ размѣровъ, что, въ продолженіе ночи, въ констапельской отливали воду ведрами. Тогда приступили къ крѣпленію колодца карлинсами, которые туго загоняли на смоленыхъ войлокахъ между разшатавшихся стоекъ. 4 такихъ карлинса нѣсколько сократили течь. По пересѣченіи экватора облегчили корму и когда поврежденное мѣсто было около 1 фута отъ воды, тогда приступили къ работѣ. По осмотрѣ оказалось, что желѣзные гвозди, которыми были прибиты доски къ стойкамъ, проржавѣли и образовали сквозныя щели, сгноившія основаніе одной изъ капитальныхъ стоекъ. Стойка эта поставлена на привальный брусъ, приткнута къ внутреннему старпосту и ничѣмъ не укрѣплена, а держалась только связью досокъ, прибитыхъ къ ней 4-дюймовыми гвоздями. Для сохраненія дубоваго набора, необходимо было вырубить сгнившую часть стойки, а образовавшееся отверстіе, на время работъ, прикрыли прошпигованной парусиной и на-фальшиво прибитыми досками. На мѣсто вырубки, вставили замкомъ, на просмоленномъ войлокѣ, чакъ—около 4 ф. длиною, связали его сквозными снаружи болтами, равно и самую стойку связали болтами съ внутреннимъ ахтерштевнемъ. Четыре крайнихъ стойки съ боковъ скрѣпили деревянными кницами, прошитыми сквозными болтами; между каждыми двумя стойками, туго вогнали карлинсы; выконопатили всю работу и снаружи обшили, на смоленомъ войлокѣ, свинцомъ, а потомъ мѣдью. На другой день къ переднимъ двумъ стойкамъ положили стандерсы (на подобіе тѣхъ, какими крѣпятся спереди канатные битенги), которые связали съ бимсами сквозными болтами.

Послѣ того констапельская была постоянно суха.

Въ Индѣйскомъ океанѣ, во время шторма, у бимсовъ въ гонъ-декѣ сломались 4 кницы и отошли ватеръ-вельсы, что причинило сильную течь во всѣхъ палубахъ. Кромѣ того, оказался весьма важный недостатокъ въ пригонкѣ центральнаго руля; съ каждымъ ударомъ въ корму, вода столь обильно лилась черезъ рулевую дыру въ констапельскую, что въ продолженіе трехъ сутокъ 60 человѣкъ выносили воду ведрами.

Во время другаго шторма, въ жилой палубѣ, у бимсовъ, лопнуло 15 кницъ; въ гонъ-декѣ 7 кницъ. Эти обстоятельства обнаружили слабую постройку судна и показали, что крѣпленіе кницами черезъ бимсъ недостаточно.

По приходѣ въ Зондскій проливъ, вырубили въ бухтѣ Мю необходимое число деревянныхъ кницъ и обили руль мамеренцомъ изъ смоленой парусины.

Послѣ урагана, выдержаннаго фрегатомъ 18 и 19 іюня 1858 г., обнаружилась течь по 4 дюйма въ часъ. По осмотрѣ оказалось, что въ подводной носовой части, около 9 футъ ниже грузовой ватерлиніи, былъ небрежно загнанъ деревянный нагель, прикрытый мѣдною шляпкою, вмѣсто слѣдуемаго мѣднаго болта. Другая течь открыта около 4 футъ ниже ватерлиніи, противъ гротъ-мачты, отъ разошедшагося стыка обшивныхъ досокъ. Первая течь остановлена заколоченнымъ вновь деревяннымъ нагелемъ, вслѣдствіе чего прибыль воды уменьшилась до $2^1/_2$ дюйм. въ часъ.

Въ Нагасаки было приступлено къ капитальному исправленію фрегата. Съ японцами былъ заключенъ контрактъ на доставку 55 деревянныхъ кницъ, 10 колодезныхъ стоекъ, 270 палубныхъ досокъ, 10 дубовыхъ брусьевъ, для вырубокъ въ наружной обшивкѣ, 5 бревенъ для тимберованія мачты и грота-реи и болтовое желѣзо на 470 болтовъ различной мѣры, за 3240 мексиканскихъ талеровъ.

Въ гонъ-декѣ и въ жилой палубѣ связали бимсы съ наборомъ 73 деревянными кницами. Для крѣпленія кницъ болтами къ бимсамъ, вскрыли пять палубныхъ поясовъ, которые и замѣнили новыми досками, ибо снятыя, по гнилости, оказались негодными. Крайніе три пояса связали съ ватеръ-вельсомъ сквозными горизонтальными болтами, черезъ каждые шесть футъ, по длинѣ судна. Десять стоекъ въ колодезѣ, сгнившія до основанія, съ обшивными досками, замѣнили новыми.

Въ продолженіе первыхъ трехъ недѣль обходились 40 плотниками изъ матросовъ-охотниковъ, но въ послѣдствіи число ихъ увеличилось до 144 человѣкъ.

По вскрытіи палубныхъ поясовъ, въ гонъ-декѣ и по разборкѣ колодца шпангоуты, штевни, бимсы и ватеръ-вельсы оказались вполнѣ сохранившимися. Только немногія части наружной обшивки оказались гнилыми. По осмотрѣ верхней кромки бимсовъ замѣчено, что сквозные болты, связывающіе желѣзныя кницы съ болтами, весьма небрежно заклепаны при строеніи фрегата.

Задній ахтерштевень скрѣпленъ съ контръ-тимберсами 4 кницами. Капитальныя работы открыли еще новыя поврежденія: наружная обшивка носовой части судна, какъ въ надводной, такъ и и подводной части оказалась сгнившею. Концы обшивочныхъ досокъ у княвдигеда не вырубались, а вычищались и сыпались какъ труха; въ десяти поясахъ сряду гниль остановилась на 19 футахъ углубленія форштевня, а съ правой—на 16 футахъ, въ 11 поясахъ.

На другой день прихода фрегата на Саймонсъ-байскій рейдъ, т. е. 17 декабря 1859 г., стоя на глубинѣ 9 саж., при 53 саженяхъ каната, отъ набѣжавшаго небольшаго порыва вѣтра, отломилась вертикальная часть задняго канатнаго битенга съ чугуннымъ колпакомъ, на который заложенъ былъ канатъ. Въ отломѣ дерево оказалось совершенно гнилымъ; съ этимъ вмѣстѣ вырвало у клюза зажимной стопоръ, подъ которымъ дубовая подушка на столько же оказалась гнилою.

4.

На корветѣ „Воевода“.

Въ 1857 году, на корветѣ «Воевода», во время перехода изъ Кронштадта въ Шербургъ, показалась течь. Исправленіе корвета въ Шербургѣ, а также и въ Копенгагенѣ, не только не прекратило ее, но даже не измѣнило прежней ея величины, слишкомъ по 2 дюйма въ часъ. Оставалось одно средство—осмотрѣть пазы у грузовой ватерлиніи подъ мѣдною обшивкой, почему кор-

ветъ и зашелъ въ Брестъ. Здѣсь, по совѣту инженеровъ, корветъ былъ введенъ въ докъ.

Мѣдная обшивка оказалась совершенно безъ поврежденій и корветъ въ скрѣпленіяхъ своихъ нисколько не пострадалъ, а потому, для изслѣдованія причины течи, пришлось снять мѣдную обшивку и осмотрѣть подробно подводную часть.

По тщательномъ осмотрѣ подводной части, въ ней оказалось нѣсколько пропущенныхъ дыръ; нѣкоторыя изъ нихъ были замазаны и покрыты смолой и смоленой бумагой; мѣдныя планки, на которыхъ расклепываются болты, а также ерши, не были проконопачены съ краевъ. Двѣ верхнія пряди конопатки найдены мокрыми, и потому вынувши ее изъ всѣхъ пазовъ, замѣнили новою, и сверхъ того въ пазы вошло еще по 2 пряди.

Въ стыки киля забиты нагели и проконопачены. Дыры, найденныя въ подводной части, забиты нагелями, а въ нѣкоторыя пропущены мѣдные ерши, для скрѣпленія обшивныхъ досокъ. Затѣмъ приступили къ обшивкѣ подводной части мѣдью на войлокѣ.

Французская система обшиванья мѣдью разнится отъ нашей; они прогоняютъ сначала по пяти поясовъ отъ грузовой ватерлиніи и отъ киля, а потомъ наполняютъ оставшійся промежутокъ.

По выходѣ корвета изъ дока и по погруженіи его кормою на 15 фут. 2 дюйма, показывались изъ-за лимбербортовыхъ поясовъ въ кормѣ тѣ же самые потоки, которые были замѣчены во время плаванія, и течь въ корветѣ вообще держалась въ размѣрѣ 22 дюймовъ въ теченіе сутокъ.

Тогда капитанъ 1 ранга Кузнецовъ пришелъ къ заключенію, что течь происходитъ отъ разслабленія кормы, происшедшей при спускѣ корвета, а потому корветъ былъ снова введенъ въ докъ. На этотъ разъ сняли съ корвета килевую мѣдь, отдѣлили фалшкиль и наполнили трюмъ водою до высоты 41 дюйма. За тѣмъ сняли мѣдь и съ кормовыхъ дейдвудовъ. При этомъ оказались слѣдующіе недосмотры при постройкѣ корвета:

1) Нѣкоторые килевые болты текли; 2) между килемъ и резенкилемъ, во многихъ мѣстахъ сочилась вода, оттого что діаметръ нѣкоторыхъ болтовъ дыръ сдѣланъ больше діаметра самыхъ болтовъ; 3) въ кормовой части нашли фальшивую дыру,

глубиною почти во всю длину киля, въ діаметрѣ $^1/_4$ дюйма; 4) діаметръ сквозныхъ болтовъ, связывающихъ кормовыя крѣпительныя рамы, былъ меньше діаметра дыръ; и 5) въ $14^1/_2$ футахъ отъ верхней кромки киля нашли въ ахтерштевнѣ фальшивую дыру, глубиною до 2 футъ и, кромѣ того, пропуски въ конопаткѣ около колодца. Все это было исправлено и при дальнѣйшемъ плаваніи корвета, течи не обнаруживалось.

5.

На корветѣ „Вепрь“.

Въ 1857 году, на переходѣ изъ Бреста въ Кадиксъ замѣчена была на корветѣ «Вепрь» течь, по 1 дюйму въ часъ, въ тихую погоду. При внимательномъ осмотрѣ корвета, оказалось, что вода прибывала черезъ лѣвый угольный ящикъ. Обстоятельство это, однакожъ, не помѣшало корвету продолжать плаваніе въ Черное море.

6.

На клиперѣ „Пластунъ.“

17 апрѣля 1858 г., на пути слѣдованія отъ мыса Доброй Надежды въ Индѣйскій океанъ, послѣ шторма, показалась на клиперѣ значительная течь изъ кормовой части, и прибыль воды простиралась отъ 3-хъ до 4 дюймовъ въ часъ. Хотя одна только имѣвшаяся на клиперѣ Массеева помпа дѣйствовала весьма хорошо; но опасаясь за ея поврежденіе, начали откачивать воду донками вручную. И какъ эта работа оказалась весьма утомительною для команды, то ее оставили на случай необходимости.

18 апрѣля вѣтеръ стихъ, а вмѣстѣ съ тѣмъ уменьшилась и качка, и течь убавилась до $2^1/_2$ дюймовъ. При осмотрѣ клипера оказалось, что вода попадаетъ черезъ срубъ колодца и какъ бы изъ подъ бруса, въ которомъ проходитъ дейдвудная труба. Поврежденіе это заставило клиперъ спуститься обратно въ Саймонсъ-тоунъ, отъ котораго были въ 354 миляхъ. По тщательномъ осмотрѣ

подводной части клипера, при облегченной кормѣ, оказалось, что вода подается однимъ изъ болтовъ, скрѣпляющихъ на лѣвой сторонѣ наружную обшивку съ шпангоутами и изъ-подъ брусьевъ, положенныхъ на наборъ для укрѣпленія упорнаго подшипника. При помощи же водолазнаго колокола, осмотрѣли всю подводную часть клипера и нашли, что только въ носу съ обѣихъ сторонъ, оторвано по два листа мѣди, почти у самого киля. Убѣдясь такимъ образомъ, что наружнаго поврежденія клиперъ не имѣлъ, проконопатили колодезь, а также бархоутъ судна и нажавъ винты упорнаго подшипника и, въ помощь Массеевой помпѣ, пріобрѣтя покупкою двѣ форсированныя помпы, рѣшились продолжать плаваніе.

На пути въ Гонъ-Конгъ, при сильныхъ вѣтрахъ, течь клипера доходила до 5 дюймовъ въ часъ, а потому клиперъ былъ введенъ для исправленія въ одинъ изъ частныхъ доковъ въ Вампоа. По осмотрѣ судна оказалось, что дерево, служащее дополненіемъ ахтерштевня, для укрѣпленія передней винтовой подушки, пришло въ совершенную гнилость, а потому должны были сдѣлать вырубку подъ самый колодезь, поставивъ новыя два дерева, но только не сосновыя, какъ было прежде, а тиковыя. Кромѣ того была снята мѣдная обшивка и проконопачена вся подводная часть клипера, при чемъ во многіе пазы, въ особенности въ кормовой части, входило отъ 5 до 7 прядей. По окончаніи конопатки, подводная часть опять была обложена смоленою бумагою и обшита мѣдью. Послѣ того течь въ клиперѣ не превышала 2 дюймовъ въ сутки. Исправленіе же обошлось съ уплатою за докъ менѣе 1000 фун. стерлинговъ.

При обратномъ плаваніи клипера въ Балтику, въ отрядѣ капитана 1 ранга Попова, подходя къ Магелланову проливу, замѣтили движеніе въ заднемъ ахтерштевнѣ. Перекрѣпивъ верхнія кницы, продолжали плаваніе. Начальникъ отряда, чтобы лично удостовѣриться въ степени этого поврежденія остался на клиперѣ.

По выходѣ изъ пролива движеніе штевня увеличилось до того, что стало очевидно, что онъ держится на мѣстѣ одними мѣдными скобами; а потому, укрѣпивъ штевень распорками, притянули его цѣпью, продѣтою подъ второй рулевой крюкъ; хотя эта мѣра уменьшила движеніе, однако капитанъ 1 ранга Поповъ счи-

талъ возможною потерю штевня съ рулемъ, а потому на случай перелома скобъ, приказалъ имѣть въ готовности барказный единорогъ, чтобы на большой зыби, ядрами скорѣе освободиться отъ нихъ. Въ то же время былъ сдѣланъ запасный руль изъ эзельгофта, деревьевъ нарубленныхъ въ проливѣ и изъ фоковаго гика, безъ котораго легко могли обойтись. Взявъ эти предосторожности, отрядъ спустился въ Монтевидео, гдѣ приступили къ килевкѣ клипера (*).

На пути изъ Монтевидео въ Шербургъ замѣчено было значительное увеличеніе течи; она доходила до $2^1/_2$ дюйм. въ часъ. Послѣ нѣсколькихъ неудачныхъ попытокъ, отыскать течь услышали въ машинномъ отдѣленіи, на лѣвой сторонѣ журчаніе, и вырубивъ въ этомъ мѣстѣ двѣ доски внутренней обшивки, увидѣли значительную струю воды, бѣжавшую изъ отверзтія пропущеннаго болта. Когда же отверзтіе было задѣлано деревяннымъ нагелемъ, течь вошла опять въ размѣръ $^1/_2$ дюйма въ часъ.

7.

На кораблѣ „Цесаревичъ“.

Въ январѣ мѣсяцѣ 1859 г. корабль «Цесаревичъ», находясь на пути изъ Севастополя въ Кронштадтъ, въ Архипелагѣ встрѣтилъ штормъ отъ NO, заставившій привести подъ гротъ-марсе-лемъ и триселями. Боковая качка была такъ стремительна (розмахи 35°), что три кницы лопнули, а всѣ остальныя получили движеніе; въ подводной части, въ шкиперской каютѣ, болтъ, пропущенный въ ридерсъ, вошелъ внутрь на дюймъ; ватеръ-вельсы стали отходить и корабль получилъ течь по 5 дюймовъ въ часъ. По осмотрѣ въ Мальтѣ поврежденій, мѣстный корабельный мастеръ объявилъ: что вѣроятно корабль строился долго и изъ сыраго лѣса, а также слабо проконопаченъ.

(*) О работахъ, произведенныхъ на клиперѣ, см. «Постановку судовъ на мель» — клиперъ «Пластунъ».

8.

На корветѣ „Баянъ».

На корветѣ «Баянъ» съ самаго выхода въ 1858 г. изъ Кронштадта течь не прекращалась; даже, напротивъ, въ мартѣ 1859 г. она значительно увеличилась, и потому по приказанію Его Высочества Генералъ-Адмирала, «Баянъ», въ Неаполѣ, былъ введенъ въ докъ, для отысканія причинъ течи и исправленія всего, что окажется нужнымъ.

По выходѣ корвета изъ дока, течь прекратилась.

9.

На кораблѣ „Синопъ“.

Въ мартѣ мѣсяцѣ 1859 г. на кораблѣ «Синопъ», послѣ выдержаннаго шторма, на пути изъ Мессины въ Тулонъ, оказалось, что старипостъ имѣлъ движеніе и разошелся въ стыкахъ; нижній румпель стеръ всѣ желѣзные наугольники и сталъ ходить,—по этому правили верхнимъ. Въ дыру, гдѣ долженъ проходить валъ винта, начала просачиваться вода; прибыль ея въ сутки была до 30 ведеръ; въ мидель-декѣ треснуло 5 кницъ, въ опер-декѣ—одна, а ватеръ-вельсы начали отходить во всѣхъ палубахъ.

Поврежденія эти заставили корабль спуститься за Балеарскіе острова, гдѣ скрѣпили желѣзными полосами старипостъ; сдѣлали деревянныя распорки съ обѣихъ сторонъ, натянули ихъ клиньями, и за тѣмъ продолжали плаваніе. Въ Гибралтарѣ сдѣлали уже болѣе капитальныя исправленія.

10.

На клиперѣ „Разбойникъ“.

На клиперѣ «Разбойникъ», по выходѣ его въ 1859 году изъ Кронштадта въ кругосвѣтное плаваніе, обнаружилась течь. При

внимательномъ осмотрѣ клипера въ Плимутѣ, мѣсто течи не открыто, кромѣ самой ничтожной течи въ кормовомъ ахтеръ-люкѣ, черезъ подводную часть колодца, около передняго ахтер-штевня. Поэтому выконопатили колодезь снаружи и внутри и ушли въ море. На переходѣ въ Порто-Гранде, течь, хотя и не значительная, продолжалась. Здѣсь отодрали въ кормѣ нѣсколько листовъ и нашли конопатные пропуски подъ обшивкой. Проконопативъ эти мѣста, течь прекратилась.

Въ октябрѣ мѣсяцѣ 1861 года, въ Хакодате, перемѣнено на клиперѣ до 80 досокъ на верхней палубѣ, за гнилостью. Комельсы же каютъ-компанейскаго люка, толщиною въ 8 дюйм., по гнилости, выкрошились. Бимсъ, проходящій черезъ средину этого люка, кромѣ гнилости, имѣлъ почти во всю длину трещину; точно такую же трещину имѣлъ бимсъ подъ бомбовымъ орудіемъ.

Кромѣ этихъ исправленій, наружный бархоутъ весь проконопаченъ; въ нѣкоторыхъ мѣстахъ старая конопать совсѣмъ сгнила.

Въ машинѣ потолокъ обили войлокомъ и желѣзомъ; потолокъ въ угольныхъ ящикахъ и карлинсы въ кожухѣ дымовой трубы обили также новымъ желѣзомъ.

4 мая 1862 г. клиперъ «Разбойникъ» былъ введенъ въ Шанхаѣ въ докъ, по причинѣ значительной течи, обнаружившейся на переходѣ его сюда изъ Хакодате. Когда отодрали мѣдь, то нашли, что наружная обшивка еще совершенно хороша, но конопатка была такъ слаба, что ее можно было вытащить изъ пазовъ свободно; мѣдь была въ нѣсколькихъ мѣстахъ ободрана и фалшкиля оставалось четыре штуки; нижняя часть форштевня была значительно обтерта,—вслѣдствіе чего образовавшееся на болтахъ у заклепокъ свободное мѣсто, дозволило нижней части водорѣза отойти на $^3/_4$ дюйма отъ штевня.

Въ 13-дневное пребываніе клипера въ докѣ, онъ былъ проконопаченъ и обшитъ американскимъ желѣзомъ, а также исправлены и остальныя поврежденія.

Всѣ исправленія клипера, считая плату за докъ и взятый для обшивки металлъ, обошлись около 10000 рублей.

11.

На кораблѣ „Гангудъ“.

На кораблѣ «Гангудъ», послѣ выдержанныхъ ряда штормовъ въ Атлантическомъ океанѣ, продолжавшихся съ 13 по 21 октября 1859 г., открылась течь, отъ 4 до 6 дюймовъ въ часъ, въ кормовой части судна и оказались поврежденія въ рулѣ,—почему корабль спустился въ Ферроль, гдѣ онъ былъ введенъ въ гавань (avant-port).

По осмотрѣ оказалось, что вся корма осѣла и наборъ отошелъ отъ старпоста на 1 дюймъ; во всѣхъ палубахъ отошли ватеръвельсы; лопнули 4 кницы въ гонъ-декѣ и 2—въ оперъ-декѣ; въ большей части кницъ болты дали движеніе, а голова руля расхлябалась и имѣла трещину.

Такъ какъ не было возможности притянуть наборъ къ старпостамъ осѣвшей кормы, то оставалось проконопатить что можно, вставить шпонки въ разошедшихся пазахъ и перекленать болты у верхнихъ наугольниковъ задняго ахтерштевня, отдѣлившихся на $1^1/_2$ дюйма; капитальное же исправленіе корабля отложено до возвращенія въ Кронштадтъ. Въ Ферролѣ же произведены слѣдующія работы: 1) проконопатили корабль снаружи и всѣ палубы; 2) въ кормовой части около старпоста, гдѣ конопатка не могла держаться, вставили деревянныя дощечки, проконопатили и укрѣпили ихъ; 3) мѣдные наугольники, скрѣпляющіе подзоръ съ заднимъ ахтерштевнемъ, закрѣпили новыми болтами, потому что старые оказались короткими; 4) исправлены Массеевы помпы; 5) сдѣланы новыя мѣдныя трубы для помпъ и гальюна; 6) обшиты руль и корма новой мѣдью; 7) сдѣланъ новый гафель для бизани, вмѣсто сломавшагося во время шторма, и сдѣлали новую голову у руля.

12.

На корветѣ „Волъ“.

На корветѣ «Волъ», въ октябрѣ 1859 года, на пути въ Кадиксъ, послѣ выдержаннаго шторма было замѣчено, что скобы

отъ двухъ верхнихъ ватеръ-штаговъ тронулись съ своихъ мѣстъ и своимъ движеніемъ отдѣлили наружную часть шека. Немедленно были заведены перлиня съ бушприта въ клюзы и туго вытянуты, а въ Кадиксѣ произведены возможныя исправленія.

13.

На пароходо-фрегатѣ „Олафъ“.

19 и 20 ноября 1859 года на пароходѣ «Олафъ», во время шторма, застигшаго фрегатъ, на пути въ Виллафранку, изорвало въ клочки бизань, проломило вельботъ № 2—съ лѣвой стороны, выбило рѣшотки лѣваго кожуха и разломало щиты кухни. Въ помощь всѣмъ шлюпъ-балкамъ были заложены тали, но не смотря на всѣ предосторожности, отъ сильныхъ розмаховъ парохода, лопнули кожуховые планшири, въ которые утверждены шлюпъ-балки. Вскорѣ за тѣмъ вкатился съ лѣвой стороны, съ носу, валъ, которымъ смыло носовые разборные борта, пробило передній глухой форъ-люкъ и смыло гальюнъ, заливъ жилую палубу выше карлинсовъ. Наконецъ, когда пароходъ, по близости берега, поворачивалъ черезъ фордевиндъ, вкатился валъ съ кормы, разбилъ два разборные кормовые борта и стѣнки рубки, и влился въ капитанскій и офицерскіе люки. Когда же привели на правый галсъ, то другой валъ вкатился съ носу, съ правой стороны, разбилъ въ щепы вельботъ № 1, разломалъ всѣ кожуховыя каюты, выломилъ иллюминаторъ и сдѣлалъ трещину въ пушечномъ портѣ; кромѣ того повредилъ наружные трапы, коечныя сѣтки, борта катеровъ и разломалъ принайтовленныя къ кнехтамъ бочки со смолою.

Поврежденія эти заставили пароходъ спуститься въ портъ Магонъ, на островѣ Минорка.

По осмотрѣ парохода, оказалось 16 обшивныхъ мѣдныхъ листовъ ободранныхъ. Всѣ эти исправленія были произведены своими мастеровыми въ Магонѣ и Виллафранкѣ.

14.

На фрегатѣ „Свѣтлана“.

На фрегатѣ «Свѣтлана», во время плаванія его въ 1860 г., въ составѣ эскадры Тихаго окена, обнаружилась течь въ кормовой части. Для осмотра кормовой части, въ Нагасаки, приступили къ устройству ящика или понтона, что́ составляло довольно затруднительную работу по неимѣнію лекалъ. Къ работамъ этимъ было приступлено 1 ноября, а еще къ 1 марта 1861 г. она не была окончена. А потому начальникъ эскадры, имѣя въ виду незначительность течи, приказалъ командиру фрегата къ 20 августа окончить всѣ работы и перейти въ Шанхай.

Главнѣйшія же затрудненія въ работахъ заключались въ томъ, что не могли достаточно выкачать воду изъ ящика. Дѣлали въ немъ разныя исправленія, и наконецъ, 28 февраля, подвели ящикъ въ четвертый разъ, проконопатили его японскими водолазами вдоль всей вырѣзки ящика, прилегающей къ борту фрегата, и начали выкачивать воду; первые два фута выкачали въ 10 минутъ, а черезъ 35 минутъ откачали воду до 15 футовой марки на старнпостѣ и только что вода начала спускаться ниже этой марки, какъ вдругъ остановилась и пошла на прибыль, до такой степени, что смѣняя команду черезъ каждыя 10 минутъ усиленнаго качанія, едва могли удержать воду на этой высотѣ. Оказалось, что верхняя часть лѣвой передней стороны ящика, отъ увеличивавшагося напора наружной воды, сдала немного. Для исправленія этого недостатка, вынули ящикъ, исправили его и снова подвели подъ корму. Въ 20 минутъ выкачали воду до 15 фут. марки. Оторвали обшивочную мѣдь отъ 22 до 15 футъ. Дерево вездѣ оказалось крѣпко, но пазы наполовину потребовали конопати,—въ нѣкоторые уходило по 4 пряди, и даже въ одинъ ушло 7, а въ другой почти 8 прядей.

Безъ большаго усилія помпъ можно было удерживать горизонтъ воды въ ящикѣ на высотѣ 15 футъ. Проконопативъ пазы и обшивъ ихъ мѣдью, 4 марта выкачили воду изъ ящика до $13^1/_2$ футъ; на этой высотѣ было труднѣе поддерживать воду; но дойдя до этой марки верхняя часть мѣдной литой рамы, схватывающей передній старн-

постъ сзади, была уже сверхъ воды. Отнявъ мѣдную обшивку, проконопатили пазы. За тѣмъ, желая открыть дейдвудную трубу, стали качать помпы, но дойдя до 11 ф. 11 дюйм., вода остановилась и потому подвели подъ дно ящика шпигованный брезентъ, но и эта мѣра не привела къ полезнымъ результатамъ, а потому тѣмъ и ограничили работы по исправленію фрегата.

За тѣмъ приступили къ разломкѣ ящика, часть котораго, въ разобранномъ видѣ, была взята на фрегатъ, а другую оставили на берегу.

Погрузивъ полное количество угля и всѣ запасы, фрегатъ сѣлъ кормой 21 фут. 3 дюйма и течь подъ валомъ винта съ боковъ колодца приняла прежній характеръ, а въ бродъ-камерѣ, гдѣ прежде сочилась,—вовсе уничтожилась. Это давало поводъ полагать, что мѣсто главной течи не вошло въ понтонъ.

По выходѣ фрегата въ море, при свѣжемъ вѣтрѣ прибыль воды была по 11 дюймовъ въ 12 часовъ, а въ обыкновенное время по 11 дюймовъ въ сутки.

На обратномъ пути въ Балтику, по выходѣ изъ порта Филиппъ, 10 января 1862 г., на фрегатѣ показалась течь въ верхней бродъ-камерѣ, у задняго старпоста съ лѣвой стороны. Но по осмотрѣ оказалось, что шпунтовый пазъ у задняго старпоста опустѣлъ, и конопать въ немъ или выпрела или ее вымяло. Убѣдясь, что мѣсто течи надъ водой, фрегатъ продолжалъ плаваніе.

Въ Магеллановомъ проливѣ проконапатили еще шпунтовый пазъ у задняго старпоста, гдѣ показалась также течь.

15.

На клиперѣ „Опричникъ“.

На клиперѣ «Опричникъ», въ 1860 г., когда онъ находился въ составѣ эскадры капитана 1 ранга Лихачева, открылась течь.

По освидѣтельствованіи клипера особою Коммисіею, назначенною начальникомъ эскадры, оказалось, что течь находится у дейдвудной трубы и происходитъ отъ трещины въ этой трубѣ или отъ разслабленія пека, которымъ труба залита, и набивки у ахтер-

штевня. Для исправленій этихъ поврежденій, клиперъ былъ отправленъ изъ Шанхая въ Нагасаки. Здѣсь онъ былъ поставленъ въ полную воду на банку, и подводная часть его оказалась вполнѣ здоровою, а потому течь слѣдовало искать въ дейдвудной трубѣ. Но такъ какъ работа эта требовала вводки клипера въ докъ, что́ сопряжено было и съ большими расходами и съ потерею времени, то начальникъ эскадры, имѣя ввиду незначительность течи, приказалъ клиперу приготовиться къ выходу въ море.

16.

На клиперѣ „Джигитъ“.

На клиперѣ «Джигитъ», въ 1861 г., по прибытіи въ Сингапуръ, оказалась течь до дюйма въ часъ. Проконопативъ корму, течь прекратилась; но на пути въ Батавію, она снова обнаружилась, такъ что принуждены были клиперъ ввести въ плавучій докъ на островѣ Онрустъ.

По осмотрѣ клипера и по снятіи въ кормовой части мѣди, оказалось, что конопать всей этой части весьма слаба; въ носовой части сорвано нѣсколько листовъ мѣди и, кромѣ того, сорвана часть фалшкиля отъ ахтерштевня на 20 футъ, а въ носовой части фалшкиль помятъ якорною цѣпью.

Проконопативъ клиперъ и подведя новый фалшкиль, черезъ четыре дня его вывели изъ дока. Исправленіе «Джигита» стоило 1532 флорина (766 р.), вводъ и выводъ и 4-хъ дневная стоянка въ докѣ 1338 флориновъ или 669 рублей.

17.

На фрегатѣ „Громобой“.

На фрегатѣ «Громобой», въ 1861 г., обнаружились въ Средиземномъ морѣ значительныя поврежденія, по причинѣ которыхъ онъ былъ отправленъ въ октябрѣ мѣсяцѣ въ Тулонъ, для исправленій.

По тщательномъ осмотрѣ здѣсь фрегата оказались слѣдующія поврежденія:

Оба крамбола имѣли трещины во всю длину, такъ что ихъ пришлось замѣнить новыми. Битенги для грота-штаговъ дали движеніе. Превращенный карлинсъ, находящійся подъ степсомъ бизань-мачты, отошелъ переднею частію отъ бимса на $^3/_4$ дюйма. Въ стеркетингсѣ и ватеръ-вельсѣ задней части капитанской каюты значительная гниль. Топъ фокъ-мачты, при брасопкѣ, давалъ движеніе вмѣстѣ съ реею, а бугеля на топѣ ослабли. Всѣ эзель-гофты и салинги треснули. Грота-рей разошелся въ своихъ частяхъ, шкалы довольно значительно отошли, а рея требовала тимберовки. Четыре бимса треснули и бимсъ у буксирныхъ кнехтовъ гнилъ. Ахтеръ-штевни дали движеніе, вслѣдствіе котораго въ кормовой части показалась течь.

2 декабря 1861 г. фрегатъ былъ введенъ въ докъ. Съ ахтер-штевня была снята мѣдная обшивка, мертвая рама и проконопачены шпунты и пазъ, находящійся подъ рамою. Гниль въ ватеръ-вельсахъ, въ наборѣ и обшивкѣ кормовой части вырублена и поставлено новое дерево. Треснувшіе бимсы подкрѣплены желѣзными кницами и обоймами; гнилая часть бимса, прикасающаяся къ буксирному кнехту, вырублена и замѣнена новою; буксирные кнехты очищены отъ гнили, а совершенно сгнившая въ этомъ мѣстѣ палуба замѣнена новою. Крамболы поставлены новые. Битенги для грота-штаговъ сдѣланы новые.

18.

На корветѣ „Гридень“.

На корветѣ «Гридень», при слѣдованіи его изъ Шанхая въ Сингапуръ, въ ноябрѣ 1861 г. показалась течь въ носовой части. По осмотрѣ корвета въ Сингапурѣ, нашли, что вода проникала между гальюнной трубой и бортомъ. Снявши обшивку въ этомъ мѣстѣ, оказалось, что труба была врѣзана въ бортъ не плотно и промежутки наполнены клиньями разной величины, изъ которыхъ нѣкоторые сгнили и конопать между ними совершенно ослабла. Поврежденіе это было исправлено.

На корветѣ «Гридень», на переходѣ въ 1866 г. въ Копенгагенъ, обнаружилась течь, съ лѣвой стороны, впереди подшкиперской каюты, изъ подъ прогнившаго бруса. Течь дошла до 1 дюйма въ часъ.

По осмотрѣ корвета въ Портсмутскомъ докѣ, оказалось, что форштевень отошелъ, по той причинѣ, что онъ былъ соединенъ со стемсомъ весьма малымъ количествомъ болтовъ.

По отнятіи обшивки, которая открыла по 15 шпангоутовъ на сторонѣ, обнаружилось, что на правой сторонѣ изъ этого числа —съ большею или меньшею гнилостію оказались 4 шпангоута, а съ лѣвой 7.

19.

На фрегатѣ „Ослябя“.

На фрегатѣ «Ослябя», на переходѣ изъ Кронштадта въ Гревзендъ, въ декабрѣ 1861 г., чрезъ рулевое отверстіе и портовыя ставни вода свободно вливалась въ фрегатъ. Въ Гревзендѣ портовыя ставни потребовали исправленія, потому что онѣ состояли изъ двухъ половинъ, и верхняя половина, вращающаяся на петляхъ, не могла плотно прилегать къ орудію. Чтобы прикрыть этотъ зазоръ, къ ставнѣ въ вырѣзкѣ надъ орудіемъ, были придѣланы на фрегатѣ гутаперчевыя пластинки съ мѣдными полукругами. Пластинки эти въ скоромъ времени, при опусканіи портовъ, частію совсѣмъ оторвались, а большею частію загнулись на столько, что вовсе не защищали зазора надъ орудіемъ. Сверхъ того, зазоръ между верхнимъ косякомъ порта и верхнею ставнею, почти во всѣхъ портахъ, доходилъ до $^1/_4$ дюйма и даже болѣе; поэтому въ свѣжій вѣтеръ и волненіе, вода свободно проходила черезъ эти два зазора. Шпигаты, чрезъ которые проходятъ шкентеля портовыхъ ставней, также пропускали значительное количество воды.

Чтобы хотя сколько нибудь уничтожить этотъ недостатокъ, съ наружней стороны къ верхнимъ кнехтамъ портовъ и верхнимъ половинамъ ставней прибили парусину; гутаперча перекрѣплена вновь и частію замѣнена новою, а шпигаты портъ-шкентелей обложены

снаружи кожанными трубками въ видѣ усѣченныхъ конусовъ съ полями, при большемъ основаніи.

При постройкѣ фрегата, руль былъ пригнанъ такъ плотно, что въ рулевомъ отверстіи почти не было зазора. Впослѣдствіи, когда на голову руля наколотили бугеля, то для постановки руля на мѣсто, потребовалось расчистить рулевое отверзтіе; по этому въ немъ образовался зазоръ, нѣсколько большей толщины желѣзныхъ бугелей. Зазоръ этотъ былъ прикрытъ съ наружной стороны фрегата, деревянными планками, внутри же остался не задѣланнымъ, отъ чего на волненіи, вода фонтаномъ била въ зазоръ. Въ Арендалѣ зазоръ этотъ былъ прикрытъ снаружи парусиннымъ мамеренцомъ, который помогъ очень немного. Въ Гревзендѣ вставили изъ констапельской въ рулевыя отверстія двѣ большія мѣдныя планки, соединенныя между собою болтами; планки эти, равныя величинѣ зазора, держались на внутренней сторонѣ заплечиками, шириною около 6 дюйм. и такимъ образомъ совершенно уничтожили зазоръ. Кромѣ того съ наружной стороны фрегата руль обнесли толстою кожею, плотно къ нему прилегающею.

Установленные на фрегатѣ желѣзные пиллерсы-домкраты дали неблагопріятные результаты. При большой боковой качкѣ бимсы отдѣлялись отъ желѣзныхъ пиллерсовъ на одной сторонѣ, и въ то же время крѣпко нажимало ихъ на другой сторонѣ, и тогда отдѣлившіеся пиллерсы выпадали изъ своихъ мѣстъ, такъ что одинъ человѣкъ постоянно долженъ былъ наблюдать, во время качки, за положеніемъ этихъ пиллерсовъ и подвинчивать ихъ по мѣрѣ надобности.

20.

На клиперѣ „Стрѣлокъ“.

Въ январѣ 1862 г. клиперъ «Стрѣлокъ» прибылъ въ Макао для исправленій и былъ введенъ въ докъ у города Бамбу-тоунъ, въ 3 миляхъ отъ Вампоа, и въ 80 миляхъ вверхъ по Кантонской рѣкѣ. Докъ этотъ, принадлежавшій Гюнту, былъ дешевле прочихъ. По осмотрѣ клипера оказалось, что $^1/_3$ часть мѣди отор-

вана, фалшкиля не было, киль почти по всей длинѣ оборванъ на 3 дюйма; въ двухъ же мѣстахъ, около средины судна, вилоть до шпунта желѣзные болты, по случаю потери киля, были обнажены и загнуты къ кормѣ; въ двухъ килевыхъ замкахъ значительныя продольныя трещины; шпунтовый пазъ былъ помятъ въ двухъ мѣстахъ на $2^1/_2$ дюйма въ глубину доски.

3 штуки киля пришлось перемѣнить; къ носовой штукѣ подбита доска; кормовая же только сглажена; подъ весь киль подведенъ фалшкиль. Болты, по возможности, замѣнены новыми. Подводная часть найдена крѣпкою. Протертый льдомъ форштевень и задній ахтерштевень, а равно и руль не потребовали вспомогательныхъ крѣпленій. Обшивная мѣдь не годилась больше и была продана съ аукціона за 1000 долларовъ; взамѣнъ ея обшили клиперъ американскимъ металломъ, который значительно дешевле новой мѣди.

Вся стоимость—дока, матеріаловъ, работы и покупка металла для обшивки,—составляла 1633 фун. стерл.; работа сдѣлана тщательно и лѣсъ употребленъ хорошій.

На переходѣ къ мысу Доброй Надежды на клиперѣ показалась течь въ кормовой части изъ-подъ чака дейдвудной трубы. На мысѣ были заказаны свинцовыя трубы для проводки воды въ трюмъ, такъ какъ вода не имѣла стоку въ трюмъ.

15 октября 1859 г., находясь на якорѣ у мыса Лазарева, клиперъ встрѣтилъ ледъ, при противномъ вѣтрѣ и пургѣ. По неимѣнію дровъ и за насмурностію, онъ долженъ былъ оставаться цѣлыя сутки на якорѣ. Въ это время льдомъ протерло наружную обшивку въ носовой части до $2^1/_2$ дюйм. Употребляя на топливо запасный рангоутъ и проч. деревянныя вещи, прошли до бара между мысомъ Уси и островомъ Уюзютомъ, въ 5 миляхъ отъ Пронгэ,—гдѣ клиперъ и остался на зимовку. Весною клиперъ перешелъ въ Николаевскъ и тамъ былъ исправленъ.

21.

На фрегатѣ „Олегъ“.

На фрегатѣ «Олегъ», въ 1862 г., при обратномъ слѣдованіи его въ Балтику, по прибытіи на о-въ Вайтъ, замѣтили, что мѣдная кница,

съ лѣвой стороны, соединяющая задній ахтерштевень съ корпусомъ фрегата, лопнула въ томъ мѣстѣ, гдѣ сквозь нее проходитъ болтъ. Это, по мнѣнію командира, могло случиться отъ напора тяжелаго руля на ахтерштевень, во время большаго хода и волненія. Подлѣ этой сломанной кницы положили, временно, небольшую желѣзную.

22.

На корветѣ „Богатырь“.

На корветѣ «Богатырь», 6 іюня 1862 г., на пути отъ мыса Доброй Надежды, въ Индѣйскомъ океанѣ оказалась течь дейдвудной трубы, которая, не смотря на исправленія судовыми средствами, не прекращалась. Поэтому 17 іюля 1862 г. корветъ былъ введенъ въ Абердинскій докъ около Гонъ-Конга, гдѣ отодрали мѣдь съ обѣихъ сторонъ дейдвудной трубы; но какъ всѣ болты были на своемъ мѣстѣ, то при дальнѣйшихъ изслѣдованіяхъ оказалось, что на корветѣ повреждена самая труба. Найдено было шесть дыръ. Дыры эти, какъ должно полагать, произошли, по небрежности, еще при отливкѣ трубы на заводѣ г. Берда и не были за тѣмъ задѣланы, какъ слѣдуетъ, а просто залиты свинцомъ. Отъ дѣйствія соленой воды на соединенные разнородные металлы, задѣлки эти вывалились и труба дала течь. Изъясняя за тѣмъ, что по вводѣ судна въ докъ, труба была тщательно осмотрѣна и всѣ подобныя неблагонадежныя задѣлки высверлены и замѣнены мѣдными (какое исправленіе окончено въ одну ночь), командиръ относитъ таковыя поврежденія къ недостаточному надзору за заводскими мастеровыми и просилъ подвергнуть заводчика взысканію стоимости для казны этихъ исправленій.

По сообщеніи объ этомъ довѣренному заводчика, онъ отозвался, что при отливкѣ дейдвудной трубы никакихъ дыръ въ ней не было, а если бы и были таковыя, конечно онѣ не могли бы быть задѣланы свинцомъ, ибо это сейчасъ было бы замѣчено при осмотрѣ трубы, такъ какъ свинецъ чрезъ нѣсколько часовъ потускнѣлъ бы и уже по одному цвѣту отличался бы отъ мѣди.

Оказавшіяся же въ дейдвудной трубѣ поврежденія слѣдуетъ объяснить тѣмъ, что при расплавкѣ металловъ для ея отливки, цинкъ и мѣдь въ нѣкоторыхъ мѣстахъ неравномѣрно смѣшались, какъ это иногда и случается при подобныхъ работахъ, и куски цинка всплыли на верхъ, а затѣмъ,—ослабѣвъ отъ сотрясенія гребнаго винта во время плаванія корвета,—вывалились. Находя за симъ, что вѣрное заключеніе объ этомъ можно сдѣлать только лишь по осмотрѣ трубы, повѣренный заводчика просилъ отложить рѣшеніе настоящаго вопроса до возвращенія въ Кронштадтъ корвета, присовокупивъ, что имъ уже сдѣлано распоряженіе объ отливкѣ новой дейдвудной трубы, для замѣны прежней.

23.

На корветѣ „Калевала“.

На корветѣ «Калевала», при слѣдованіи изъ Кронштадта въ Нѣмецкое море, въ октябрѣ мѣсяцѣ 1860 г. бортовые иллюминаторы всѣ потекли и такъ сильно, что командиръ корвета приказалъ закрыть многіе деревянными пробками, нарочно сдѣланными въ Кронштадтѣ. Кромѣ того, при свѣжемъ вѣтрѣ, въ одной изъ офицерскихъ каютъ вышибло волненіемъ иллюмонаторъ и въ короткое время вся каютъ-компанія была въ водѣ. Всѣ иллюминаторы были перемѣнены въ Англіи.

24.

На клиперѣ „Абрекъ“.

Клиперъ «Абрекъ» 15 ноября 1862 г. былъ введенъ въ Гонъ-Конгѣ въ докъ, для устройства желѣзныхъ бимсовъ подъ угольные ящики и другихъ мелочныхъ работъ по клиперу.

25.

На корветѣ „Варягъ“.

На корветѣ «Варягъ, во время шторма, бывшаго у Бермудскихъ острововъ въ мартѣ 1864 г., сломало руль, который имѣлъ

слѣдующія поврежденія: рудерписъ далъ сначала продольную трещину, идущую отъ сорлиневой дыры наискось къ верху; затѣмъ трещина эта увеличивалась и, наконецъ, отъ дѣйствія громаднаго волненія и страшной качки, наружная половина рудерписа разломилась поперегъ, такъ что румпелями нельзя было править, ибо голова руля почти отдѣлилась отъ пера, а правили и довольно удачно, въ продолженіе 7 бурныхъ дней, рульталями, заведенными на рею, положенную на сѣтки въ кормовой части.

На Бермудскихъ островахъ руль былъ исправленъ слѣдующимъ образомъ: въ старое перо руля вставлена новая верхняя часть рудерписа длиною $21\frac{1}{2}$ футъ, которой 9 ф. впущено замкомъ; замокъ скрѣпленъ 4 новыми заклепными болтами и кромѣ того, вѣтвями рулевыхъ крючьевъ; на верхнюю цилиндрическую часть головы руля набили 3 желѣзныхъ бугеля.

Наученный опытомъ плаванія съ поврежденнымъ рулемъ, когда приходилось править талями, прихваченными къ цѣпи, продернутой въ сорнилевую дыру, командиръ сдѣлалъ желѣзный наружный румпель длиною $2\frac{1}{2}$ ф.; его вставили въ руль на высотѣ 2 фут. отъ ватерлиніи.

При разрубленіи отломанной части рудерписа, оказался въ немъ закоръ, или вросшая въ средину дерева кора съ сопровождающею ее небольшою гнилью.

26.

На клиперѣ „Алмазъ“.

На клиперѣ «Алмазъ», во время жестокаго памперосa, выдержаннаго 12 іюля 1864 г. во выходѣ изъ Ріо-Жанейро, въ шир. 27° 50′ S, обнаружилась течь, дошедшая до 28 дюймовъ въ сутки.

По окончаніи шторма, клиперъ пошелъ обратно въ Ріо-Жанейро, гдѣ 1 августа вошелъ въ казенный докъ, гдѣ и произвелъ исправленія средствами адмиралтейства, подъ наблюденіемъ главнаго судостроителя.

По снятіи мѣдной обшивки, нашли, что конопать почти вездѣ

ослабла и вышла наружу, въ особенности по срединѣ и въ стыкахъ. Обѣ кницы, скрѣпляющія верхній конецъ задняго ахтершвевня съ наборомъ, лопнули; болты мѣдной рамы, скрѣпляющей нижніе концы ахтерштевней, ослабли и пять изъ нихъ лопнули, отчего и самая рама имѣла движеніе.

Проконопатили тщательнымъ образомъ: подводную обшивку, верхній бархоутъ, внутренній бортъ и верхнюю палубу; сдѣлали новыя кницы въ ахтерштевень; перекрѣпили мѣдную раму; перемѣнили нѣсколько палубныхъ досокъ и, такъ какъ старая мѣдь не годилась уже въ дѣло, то обшили подводную часть новою, подложивъ подъ нее, вмѣсто войлока, толстую бумажную просмоленную ткань.

14-го числа клиперъ былъ выведенъ изъ дока. По выходѣ прибыль воды оказалась по 8 дюймовъ и, по всѣмъ признакамъ, проходила съ кормы, а потому снова ввели клиперъ въ докъ 1 сентября. Проконопативъ снова ахтерштевень и дейдвудъ, вывели клиперъ изъ дока. По погрузкѣ провизіи и угля, прибыль воды оказалась по 6 дюймовъ. Инженеры предлагали ввести клиперъ еще разъ въ докъ, но показавшаяся въ командѣ холера, заставила уйти изъ Ріо-Жанейро съ этой течью.

Послѣ того течь постепенно увеличивалась и держалась наконецъ по 13 дюймовъ въ сутки. Во время же шторма, выдержанаго на переходѣ въ Кадиксъ 13 декабря, она доходила до 42 дюймовъ. Во время этого шторма выбило бортъ средняго орудія и сломало правыя шкафутныя сѣтки.

27.

На шкунѣ „Алеутъ“.

На шкунѣ «Алеутъ», на переходѣ въ 1865 г. въ Гревзендъ, была замѣчена течь въ надводной части шкуны, въ носу подъ клюзами, въ соединеніи подзора съ колодцемъ и шпигатами.

Носовую и кормовую часть осмотрѣли въ Гревзендѣ и гдѣ нужно прочеканили; всѣ шпигаты замѣнили желѣзными и полубакъ продолжили на 4 фута, чтобы скрѣпить топтимберсы.

Чтобы отыскать течь въ носовой части, пришлось снять над-

водвую обшивку, отъ штевня до фишъ-балки. Оказалось, что главная течь происходитъ отъ дурнаго соединенія клюзовыхъ брусьевъ, оставляя между собою щель въ $1^1/_2$ дюйма, наполненную пенькой. Сверхъ того по отнятіи штульцовыхъ трубъ, оказалось, что онѣ даютъ течь своимъ острымъ соединеніемъ за бортомъ, по этому ихъ отнесли назадъ и дали болѣе прямое направленіе для лучшаго скрѣпленія.

Въ пустое мѣсто между штевнями и подушками придѣлали деревянный чакъ. Уширивая мостикъ, оказавшееся въ немъ все желѣзное скрѣпленіе замѣнили деревяннымъ, это дозволило имѣть на немъ главный компасъ, а подъ нимъ рубку для картъ и инструментовъ.

Течь кормою происходила въ зазоръ при соединеніи подзора со штевнемъ и колодцемъ; срубивъ кромку въ подзорѣ, это мѣсто плотно притянули и прочеканили.

15 сентября 1865 г., во время шторма, выбило на бакѣ два топтимберса съ обшивкою и сломало бушпритъ, оборвавъ цѣпь ватеръ-бакштага съ лѣвой.

28.

На фрегатѣ „Пересвѣтъ“.

Фрегатъ «Пересвѣтъ», по приходѣ въ сентябрѣ мѣсяцѣ 1865 г. на Кадикскій рейдъ, сталъ фертоингъ. При дувшемъ тогда свѣжемъ SW, фрегатъ стоялъ на плехтѣ, противъ вѣтра и теченія при отливѣ; при приливѣ же онъ переходилъ на даглистъ, имѣя канаты накрестъ и будучи поворотившись почти кормою къ вѣтру. Черезъ сутки показалось воды въ трюмѣ 30 дюймовъ и струя воды видна была у форштевня въ нижней шкиперской каютѣ По наблюденію, прибыль воды доходила до 16 дюйм. въ часъ. Посланные водолазы донесли, что толстая мѣдь на форштевнѣ внизу оборвана, но что въ деревѣ поврежденій не замѣтно; внутри же видны были струи воды по обѣимъ сторонамъ форштевня.

Такъ какъ въ Кадиксѣ есть доки, могущіе вмѣстить фрегатъ, то командиръ обратился къ здѣшнему адмиралу съ просьбою

ввести фрегатъ въ докъ для исправленій; но изъ всѣхъ 3 доковъ 2 малы, а третій былъ занятъ, почему приступили къ исправленію водолазами, которые заткнули пенькою, посредствомъ конопатки, ослабшій пазъ замка форштевня и обшили это мѣсто парусиною. Течь уменьшилась до 7 дюймовъ въ часъ и тогда фрегатъ, для окончательнаго исправленія, отправился въ Мальту.

12 октября фрегатъ былъ введенъ въ докъ. При осмотрѣ оказались слѣдующія поврежденія: грепъ свернутъ на правую сторону; мѣдная планка, соединяющая его съ килемъ, переломлена; въ стыкѣ грепа съ килемъ сдѣлано большое углубленіе; сильно вдавлена противъ этого мѣста мѣдная планка и до 7 футъ фалшкиля оторвано. Причиною поврежденія была, вѣроятно, даглистовая цѣпь, которая находилась подъ килемъ при вращеніи на ней фрегата.

Причиною же большой течи, по мнѣнію здѣшняго адмирала и старшаго инженера, было особенное крѣпленіе грепа, сквозными со стенсомъ болтами. Грепъ на судахъ англійскаго флота имѣетъ всегда отдѣльное легкое крѣпленіе. При нашемъ же крѣпленіи грепъ, будучи оторванъ, могъ бы потопить судно, оставляя открытыми огромныя отверзтія около каждаго изъ толстыхъ сквозныхъ болтовъ.

Не имѣя никакихъ свѣдѣній о линіи сгиба киля, фрегатъ поставили на ровные блоки, подложивъ гдѣ нужно, водолазами, клинья. Но при всемъ томъ фрегатъ надавилъ себѣ фалшкиль въ носу, такъ что три переднія части пришлось перемѣнить. При чемъ оказалось, что и самый киль, будучи изъ мягкаго дерева, мѣстами имѣетъ трещины, образовавшіяся отъ прежнихъ постановокъ въ докахъ. Вмѣсто перемѣны килевыхъ штукъ, вставили 3 небольшія планки, немогущія значительно ослабить крѣпости киля.

По выходѣ фрегата изъ дока, воды въ двое сутокъ прибыло только 2 дюйма, а въ морѣ, при крѣпкихъ вѣтрахъ, прибыль воды не превышала 8 дюймовъ въ сутки.

Всѣ исправленія подводной части стоили 321 фун. стерл., съ вычетомъ изъ нихъ 60 фун., за проданную старую мѣдь.

Кромѣ вышесказанныхъ поврежденій, по снятіи фалшкиля, ока-

залась дыра для пройденаго болта; она оставалась прикрытою фалшкилемъ и была главною причиною течи.

29.

На корветѣ „Аскольдъ“.

На корветѣ «Аскольдъ», по приходѣ въ ноябрѣ 1865 года въ Ріо-Жанейро, замѣтили, что рудеръ-пиисъ треснулъ на $3^1/_2$ фута насквозь и держался только на среднихъ волокнахъ дерева, и при первомъ свѣжемъ вѣтрѣ, перо руля совершенно бы отдѣлилось отъ головы. По мнѣнію судовой Коммисіи и старшаго инженера порта, главною причиною поврежденія руля—дурное качество дерева, а также и устройство рулевыхъ петель. Рудеръпиисъ былъ перемѣненъ въ здѣшнемъ портѣ.

Въ сентябрѣ мѣсяцѣ 1868 г. замѣчено было небольшое поврежденіе руля. Двѣ чеки, прикрѣпляющія желѣзный стержень головы руля къ перу, не будучи хорошо пригнаны и прикрѣплены, постоянно вылѣзали, такъ что должны были ихъ осаживать на мѣсто молотомъ. Поврежденіе это исправлено въ Мальтѣ.

30.

На клиперѣ „Всадникъ“.

На клиперѣ «Всадникъ», по выходѣ его въ 1869 году въ море, обнаружилась течь. Подъ парами, а равно и на качкѣ течь увеличивалась и возрастала по мѣрѣ увеличенія хода или качки; правымъ галсомъ течь была значительнѣе чѣмъ лѣвымъ. Между 7 и 10 узлами хода, вода прибывала до $1^1/_2$ дюйма въ часъ; при ходѣ болѣе 10 узловъ вода вливалась широкою струею. Подходя къ мысу Доброй Надежды, въ кормѣ клипера, около самаго дейдвуда сталь слышанъ какой-то стукъ—прищелкиваніе, какъ будто что-нибудь, выходя изъ своего мѣста, вновь входило въ прежнее положеніе. При такихъ условіяхъ клиперъ не могъ пройти мимо Саймонсъ-бая.

Здѣсь клиперъ былъ вытащенъ на частный патентованный мортоновъ элингъ. Кончивъ съ укрѣпленіемъ судна, было приступлено къ осмотру конопати, для чего на каждой сторонѣ въ 4 мѣстахъ была снята мѣстами мѣдь. Въ носовой части, съ лѣвой стороны, у форштевня, оказалось до 20 листовъ мѣди сорванными.

Конопать, кромѣ кормовой части, вездѣ оказалась хорошею; въ кормѣ же и у кингстоновъ она была нѣсколько слабѣе. Всю мѣдную обшивку на кормѣ также сняли и проконопатили корму, а также и около всѣхъ кингстоновъ. Надводная конопать по всему бархоуту была значительно слаба.

Къ отнятію кронштейна было приступлено на другой же день послѣ подъема на элингъ, послѣ чего оказалось, что все мѣсто кругомъ вала наполнено сѣрой грязью, съ водосѣрнымъ запахомъ.

По осмотрѣ дейдвуда, дерево оказалось замѣчательно крѣпко, но имѣло до трехъ продольныхъ щелей, длиною до $^3/_4$ футъ, шириною $^1/_4$ д. Надо предполагать, что при постройкѣ клипера щели эти были едва замѣтны, а образовались уже послѣ.

Добившись наконецъ причины течи, по обѣ стороны дейдвудной трубы, снаружи, врѣзали подъ-лицо съ деревомъ мѣдныя широкія и достаточно длинныя полосы, которыя скрѣпили между собою 7 винтовыми натяжными болтами. Болты кронштейна сдѣлали также натяжные, вмѣсто прежнихъ разбивныхъ. Самыя щели проконопатили. Затѣмъ все это залили особенной замазкой, состоящей изъ бѣлилъ съ сурикомъ, прикрыли листовымъ свинцомъ, залили вновь замазкою и за тѣмъ посадили на мѣсто кронштейнъ, а неплотно-приходящіяся мѣста его къ старнпосту задѣлали клиньями и замазали суричною замазкою.

Простоявъ 17 дней на элингѣ, клиперъ былъ спущенъ на воду и течь не превосходила уже болѣе $1^1/_2$ д. въ сутки.

31.

На фрегатѣ „Дмитрій Донской“.

На фрегатѣ «Дмитрій Донской», 13 ноября 1865 г., при свѣжемъ вѣтрѣ, сломался соединительный болтъ у лѣваго румпеля

и румпель, свалившись съ своего мѣста, перетеръ двѣ пряди штуртроса. Во время перемѣны штуртроса и введенія запаснаго соединительнаго болта, правили парусами, и фрегатъ задняго хода не получалъ.

32.

На фрегатѣ „Полканъ“.

Въ декабрѣ мѣсяцѣ 1858 г. на фрегатѣ «Полканъ» оказалась течь въ кормовой части и бимсъ, въ который упирался степсъ бушприта, выгнулся и отошелъ отъ клямсовъ, по недостаточному скрѣпленію. Обстоятельства эти заставили ввести фрегатъ въ Тулонскій докъ. По осмотрѣ подводной части, оказалось, что мѣдь немного обросла. Когда же отдѣлили отъ старпоста зубчатую мѣдную полосу, по которой ходитъ рама, при поднятіи винта, то подъ нею нашли, что въ соединеніи двухъ брусьевъ, составляющихъ ахтерштевень, нѣтъ конопатки, а самыя деревья между особою не связаны болтами.

Когда фрегатъ, по окончаніи исправленій, вышелъ въ море, то замѣтили, что въ томъ мѣстѣ, гдѣ вода струилась прежде фонтаномъ, было совершенно сухо. Вмѣсто прежнихъ 40 дюйм. въ сутки, стала прибывать воды въ трюмѣ не болѣе $^3/_4$ дюйма.

VIII.

АВАРІИ.

А) Потеря и поврежденіе мачтъ, рангоута и парусовъ.

На фрегатѣ «Аврора», во время шторма 27 и 28 марта 1857 г., у нюртнерса бизань-мачты подалась впередъ передняя подушка; ее скрѣпили двумя желѣзными планками.

Грота и марса-реи дали трещины; онѣ исправлены шкалами. Утлегарь сломался. Бушпритъ далъ движеніе, почему степсъ его укрѣпленъ контрфорсами, и бимсъ, сквозь всѣ палубы, скрѣпленъ 4-мя желѣзными болтами. Изорвало гротъ-марсель и фокъ-стаксель. Лопнули: вторая гротъ-ванта съ правой стороны и вант-путина у гротъ-стень-фордуна съ лѣвой стороны, сломало стойку подъ запаснымъ якоремъ.

На корветѣ «Оливуца» въ февралѣ мѣсяцѣ 1857 г. обнаружилась гниль въ грота-реѣ, которая однакожъ проникла не глубоко, такъ что два 10-дюймовыхъ шкала, въ 20 фут. длиною, исправили это поврежденіе надежно. Въ Маниллѣ была куплена пеньковая парусина для лиселей, которые были сшиты своими средствами.

На транспортѣ «Двина» 5 мая 1857 г., во время шторма, на огромной толчеѣ, между старою и новою зыбью, транспортъ зарылся носомъ и потерялъ утлегарь, при паденіи котораго, когда

растрепавшимся кливеромъ забуровило, сломило конецъ праваго крамбола, чрезъ который проходили углегарь-бакштаги.

---

31 іюля 1857 г. корветъ «Рысь», около береговъ Алгарвіи, при бывшемъ тогда Solano, потерялъ форъ-стеньгу и съ нею обѣ брамъ-стеньги. Коммисія нашла, что потеря стеньги произошла отъ сучьевъ и внутренней сухой гнили.

На фрегатѣ «Аскольдъ», кромѣ поврежденій и потери въ рангоутѣ и такелажѣ, происшедшихъ во время урагана (см. ураганы), въ декабрѣ 1859 г., на переходѣ изъ Маниллы на мысъ Доброй Надежды, треснула гротъ-марса-рея; вмѣсто которой сдѣлана новая своими людьми, а дерево дано изъ англійскаго военнаго адмиралтейства въ Саймонсъ-баѣ.

---

2 декабря 1857 г. корветъ «Бояринъ», форсируя парусами при довольно свѣжемъ вѣтрѣ, потерялъ форъ-стеньгу и обѣ брамъ-стеньги. При чемъ паруса не изорвались и ушибенныхъ, къ счастію, никого не было. Потерю стеньги капитанъ 1 ранга Кузнецовъ приписываетъ только слабости ея у эзельгофта и стремительной килевой качкѣ.

Коммисія, назначенная для изслѣдованія этого случая, нашла, что форъ-стеньга имѣла шесть глубокихъ сучьевъ на самомъ мѣстѣ излома.

На томъ же корветѣ, въ ночь съ 24 на 25 апрѣля 1858 г., при брамсельномъ вѣтрѣ на фордевиндъ и значительномъ волненіи сломалась гротъ-стеньга на прорѣзѣ для шкива марса-драйрепа, немного выше его нагеля; а 6 мая, при умѣренномъ вѣтрѣ, во время постановки лиселей, треснула форъ-брамъ-стеньга въ кипѣ для брамъ-фала; въ скоромъ времени, при нашедшемъ порывѣ, она окончательно сломалась въ этомъ мѣстѣ. Потерю гротъ-стеньги приписываютъ крайнему ослабленію дерева въ мѣстѣ перелома; кромѣ широкой дыры въ стеньгѣ для шкива драйрепа, тутъ проходили еще четыре натяжные винта для чиксовъ и наконецъ въ самыхъ чиксахъ были сдѣланы по два шкива на сто-

ронѣ съ двумя сквозными нагелями; въ два нижніе шкива проходили марса-бык-гордени, остальные оставались безъ употребленія. Брамъ-стеньга сломалась отъ слабости дерева у брамъ-фалъ-шкива.

Корветъ «Бояринъ», въ іюлѣ 1859 г., на параллели порта Гамильтонъ, выдержалъ тайфунъ, при чемъ повреждены кливеръ, форъ-марсель и сломанъ нокъ гика. Подходя же къ Хакодате, 29 іюля, встрѣтилъ штормъ, при которомъ изорвало гротъ-марсель.

На корветѣ «Бояринъ», на переходѣ въ мартѣ мѣсяцѣ 1861 г., въ Саймонсъ-тоунъ, по спускѣ рангоута, оказалось, что гротъ-стеньга повреждена въ шпорѣ; но ее исправили. Запасная же стеньга, сдѣланная въ Николаевскѣ, по неимѣнію сухихъ деревъ, изъ сыраго лѣсу, хотя всегда была защищена въ рострахъ отъ вліянія солнечныхъ лучей, до того растрескалась и перекоробилась, что оказалась совершенно негодною и вмѣсто нея заказали новую.

На корветѣ «Новикъ», въ апрѣлѣ 1858 года, переднія части лонго-салинговъ на форъ-стеньгѣ треснули отъ давленія брамъ-стеньги; въ Анжерѣ салингъ былъ перемѣненъ запаснымъ. Поврежденіе это произошло отъ того, что прежніе лонго-салинги были очень тонки: новые сдѣлали въ 4 дюйма, вмѣсто бывшихъ въ $3^1/_4$ дюйма. На этомъ же корветѣ форъ-стеньга дала трещины около шлагтовной дыры и у топа. Въ Сингапурѣ на оба корвета были сдѣланы новыя стеньги изъ американской сосны, и, по желанію командировъ, уже безъ планокъ или чикъ, чтобы въ прорѣзѣ для драйрепъ-шкива проходилъ въ стеньгѣ только одинъ его нагель.

15 мая 1858 г. жестокимъ шкваломъ, вырвало на корветѣ «Новикъ», фокъ-стаксель.

13 мая 1860 г. на корветѣ «Новикъ», на пути изъ Монтевидео къ о-ву Св. Елены, послѣ крѣпкаго рифъ-марсельнаго вѣтра отъ острова, доходившаго до степени шторма, при большой зыби, фокъ-мачта дала спереди поперечную трещину на высотѣ $2^1/_2$ ф. отъ верхней палубы; въ то же время топъ фокъ-мачты, который имѣлъ до того небольшую погибь, погнулся много впередъ и

влѣво. По осмотрѣ оказалось, что между бугелемъ фоковаго желѣзнаго бейфута и бугелемъ для путенсъ-вантъ, мачта дала косвенную трещину, занявшую болѣе половины окружности мачты. Принайтовивъ къ ней сзади утлегарь, 7 цѣпными и 9 тросовыми найтовами, брамъ-стеньгу съ правой стороны и бомъ-утлегарь въ лѣвой; нижнюю же поперечную трещину обшкалили вымбовками и другими мелкими деревьями.

Въ помощь вантамъ и штагамъ, на высотѣ бугелей, заложили по три ванты на сторонѣ; впередъ заложены были два штага, для нижнихъ юферсовъ, въ которыхъ сдѣлали небольшія вырубки въ палубѣ; въ верхней же части топа были заложены назадъ контръ-штаги.

Капитанъ 1 ранга Поповъ, лично осмотрѣвъ поврежденія, приказалъ корвету идти на о-въ св. Екатерины, въ случаѣ же какихъ либо обстоятельствъ, которыя бы могли заставить корветъ предпочесть Ріо-Жанейро, слѣдовать въ этотъ портъ.

Не найдя возможности перемѣнить мачту на о-вѣ св. Екатерины, корветъ отправился въ Ріо- Жанейро, гдѣ поставщикъ военныхъ французскихъ судовъ доставилъ мачту къ кранамъ за 20000 мильрейсовъ.

По снятіи бугелей, чиксовъ и громоотвода со старой мачты, оказалось что трещина, часть которой была закрыта бугелями, идетъ спирально вокругъ всей мачты, имѣя въ нѣкоторыхъ мѣстахъ болѣе $^1/_8$ дюйма ширины; кромѣ того мачта оказалась въ этомъ мѣстѣ гнилою на глубину 8 дюймовъ.

Изъ старой мачты, по невозможности продать ее выгодно, напилили досокъ, а часть съ трещиною оставили на корветѣ для доставленія въ Кронштадтъ.

---

2 февраля 1859 г. на фрегатѣ «Полканъ», на пути къ Мессинскому проливу, при свѣжемъ вѣтрѣ, сломалась форъ-марса-рея у лѣваго драйрепа. По спускѣ ея оказалось, что дерево заражено прѣлостью и гнилью.

---

11 марта 1859 года, во время шторма, на кораблѣ «Синопъ» сильнымъ порывомъ изорвало гротъ-марсель и снесло гротъ-брамъ-

стеньгу, а за нею и форъ-брамъ-стеньгу. По осмотрѣ оказалось, что гротъ-брамъ-стеньга была въ серединѣ гнила.

Фрегатъ «Илья Муромецъ», по выходѣ въ октябрѣ мѣсяцѣ 1859 г. изъ Бреста, и находясь въ 80 миляхъ отъ Уэссана, былъ застигнутъ вихремъ, при чемъ потерялъ фока-рею и форъ-марса-рею.

Въ сентябрѣ мѣсяцѣ 1859 г. на клиперѣ «Опричникъ», во время тайфуна, встрѣченнаго имъ на пути изъ де-Кастри въ Хакодате, волненіемъ сломало бомъ-утлегарь и треснулъ утлегарь; изорвало фокъ-стаксель; лопнули фока-штагъ, шкентель грота-штага и 3 фоковыя путенсъ-ванты на правой сторонѣ и изорвало гротъ-трисель. Такъ какъ при наступленіи шторма заложены были сейтали въ помощь вантамъ и штагамъ, то рангоутъ не получилъ поврежденія.

7 октября 1859 г. клиперъ «Опричникъ», въ Татарскомъ проливѣ, встрѣтилъ тайфунъ и вслѣдствіе большой неправильной качки лопнули на немъ фока-штаги и цѣпной грота-штагъ на правой; треснулъ утлегарь, лопнула фоковая вантъ-путина и изорвало фокъ-стаксель и гротъ-трисель. Всѣ поврежденія, кромѣ вантъ-путины, были немедленно исправлены. Кромѣ того, 30 сентября, во время шторма, изорвало форъ-стеньги-стаксель.

На клиперѣ «Опричникъ», передъ отправленіемъ изъ Шанхая въ Кронштадтъ, въ октябрѣ 1861 г., вмѣсто треснувшаго бомъ-утлегаря сдѣланъ новый, а вмѣсто пришедшихъ въ негодность шести парусовъ, сшили новые, и часть стараго бѣгучаго такелажа замѣнена новымъ.

---

30 сентября 1859 г. на клиперѣ «Стрѣлокъ», во время шторма, вырвало стоявшіе зарифленные трисели.

На клиперѣ «Стрѣлокъ», по выходѣ въ апрѣлѣ 1862 г. изъ Батавіи, около пролива, при переносѣ гротъ-марселя, въ одинъ изъ поворотовъ, потеряли гротъ-марса-рею, и не имѣя запасной, должны были спуститься въ Батавію.

По освидѣтельствованіи оказалось, что марса-рея переломилась на $^1/_3$ праваго нока; лѣсъ былъ сучковатый еловый; болѣе же крѣпкаго дерева въ Николаевскѣ не было. Запасную марса-рею не стоило брать, потому что надѣяться на нее не было возможности, а лишній рангоутъ только стѣснялъ бы судно.

Рею сдѣлали въ адмиралтействѣ на о-вѣ Онрустѣ.

Продолжая за тѣмъ плаваніе далѣе къ мысу Доброй Надежды, замѣтили, что треснула грота-рея, которую снайтовили и въ Саймонсъ-баѣ наложили на нее шкалы.

Мѣшковатые паруса, сшитые въ Николаевскѣ, много препятствовали ходу клипера.

На фрегатѣ «Свѣтлана», во время трехдневнаго шторма, выдержаннаго въ исходѣ марта 1860 г. въ Южномъ Атлантическомъ океанѣ, оказались по вооруженію и парусности слѣдующія поврежденія: лопнули два ватеръ-вулинга, форъ-брамъ-штагъ, передняя фоковая путенсъ-ванта, гротовой и бегинъ-бейфуты, треснули шкалы гротъ-марса-рея, перебило волною подвѣтренный выстрѣлъ, переломило фоковой гафель; изорвало форъ-марсель, кливеръ, бизань и гротъ-трисель.

Исправленіе этихъ поврежденій заняло цѣлый мѣсяцъ у фрегатскихъ мастеровыхъ. Вмѣсто средняго желѣзнаго былъ заведенъ тросовый ватеръ-вулингъ; скобу для него выковали на фрегатѣ; верхній желѣзный ватеръ-вулингъ исправили, а слабѣйшій—нижній туго натянули. Въ помощь ватеръ-штагамъ завели на бушпритъ кабельтовы, и взявъ ихъ въ клозы, въ батарею, туго вытянули.

Въ апрѣлѣ мѣсяцѣ, во время другаго шторма въ Индѣйскомъ океанѣ, на фрегатѣ изорвало фокъ.

На фрегатѣ «Свѣтлана», до возвращенія его изъ Восточнаго океана, въ началѣ января 1862 г., всѣ паруса, кромѣ одного марселя, оставались старые, сшитые еще въ Бордо; но одинъ комплектъ ихъ къ этому времени пришель уже въ совершенную негодность, а марсели, бизань и форъ-стеньги-стаксель другаго комплекта, на переходѣ до Мельбурна, оказались также не вполнѣ надежными, для предстоявшаго плаванія, а потому въ Мельбурнѣ сшили одинъ марсель, бизань и форъ-стеньги-стаксель.

На фрегатѣ «Свѣтлана», 14 ноября 1866 г., замѣтили небольшую складку въ брюканцѣ бизань-мачты; тотчасъ же осмотрѣвъ степсъ и степсовую подушку, увидѣли, что мачта сѣла, выдавивъ подушку подъ степсомъ на дюймъ. При подробномъ осмотрѣ степса и подушки оказалось: самый степсъ съ гнилью, а подушка совершенно сгнила. Немедленно разружили бизань-мачту для ея облегченія и оставивъ лишь бизань, продолжали плаваніе подъ одними фоковыми и гротовыми парусами.

На Фунчальскомъ рейдѣ мачта, съ помощію стрѣлъ, была приподнята, подушка положена новая и гниль въ степсѣ вырублена.

---

28 апрѣля 1860 г. на клиперѣ «Разбойникъ» вырвало новый штормовой фокъ, разорвавъ его вдоль всего полотнища, недалеко отъ боковой шкаторины; однако не допустили его вылетѣть за бортъ и успѣли убрать.

28 мая на томъ же клиперѣ изорвало въ клочки штормовой фокъ-стаксель.

На клиперѣ «Разбойникъ», по приходѣ въ Хакодате, въ октябрѣ мѣсяцѣ 1861 г., весь такелажъ обдѣланъ заново. Всѣ паруса потребовали большихъ починокъ; вообще паруса были такъ ветхи, что не смотря на ихъ починку, они рвались, по выходѣ изъ Хакодате, безпрестанно.

По снятіи мачтовыхъ эзельгофтовъ оказалось, что дырья для болтовъ, проходящихъ сквозь эзельгофты и тоны мачтъ, слишкомъ велики, отчего эзельгофты имѣли движеніе. Дыры эти законопатили нагелями и просверлили новыя, соразмѣрныя толщинѣ болтовъ.

На фрегатѣ «Олегъ», на переходѣ его изъ Плимута въ Тулонъ, въ ноябрѣ 1860 г., огромная волна, подошедшая къ фрегату въ то время, когда носъ его опустился внизъ, переломила утлегарь и вдвинутый вдоль его бомъ-утлегарь. Кромѣ того изорвало фокъ-стаксель.

На фрегатѣ «Олегъ», при возвращеніи его въ февралѣ мѣсяцѣ 1862 г. въ Балтику, отъ сильной качки у многихъ вантъ, кото-

рыя у всѣхъ мачтъ были перевязаны комлемъ вверхъ, лопнули первые или коренные бензеля. На пеньковыхъ фокъ-вантахъ бензеля держались лучше, чѣмъ на проволочныхъ гротъ-вантахъ; на первыхъ лопнуло только по 2 бензеля со стороны, тогда какъ у 9 паръ гротъ-вантъ сохранились только 5 коренныхъ бензелей.

На клиперѣ «Гайдамакъ», 15 января 1861 г. въ Атлантическомъ океанѣ, идя въ бейдевиндъ по 7 узловъ, подъ марселями, брамселями, фокомъ и гротомъ, потеряли форъ-стеньгу. Она упала при толчкѣ зыби и причиною паденія были лопнувшія стень-ванты. Въ изломѣ оказались три незначительныхъ сучка на одной высотѣ, но дерево вообще было здоровое.

При паденіи, стеньга сломила переднюю краспицу марса, въ замѣнъ которой завели временную. Для облегченія стень-вантъ, завели по парѣ добавочныхъ фордуновъ съ откидными рожками и перемѣнили основу марса-драйреповъ, которые сдѣлали съ мантылями.

На клиперѣ «Гайдамакъ», 22 сентября 1863 г., послѣ довольно свѣжаго вѣтра замѣтили сомнительный изгибъ въ форъ-брамъ-стеньгѣ, заставлявшій предполагать, что она сломана въ колпакѣ стеньгъ-такелажа, почему спустили стеньгу и дѣйствительно нашли ее совершенно переломленною, немного выше шкива марса-драйрепа. Ее замѣнили запасною.

Въ сентябрѣ 1860 г. на корветѣ «Воевода», при свѣжемъ вѣтрѣ, съ навѣтру вкатился въ корветъ валъ, которымъ снесло шкафутныя сѣтки, повредило барказъ и четверку, стоявшіе въ рострахъ и сломило выстрѣлъ. Въ продолженіе же бывшаго за тѣмъ двухдневнаго шторма, оказалось поврежденіе у гротъ-стеньги; она треснула въ шпорѣ.

24 марта 1861 г. на корветѣ «Воевода» треснула форъ-стеньга у драйпера; ее замѣнили запасною стеньгою. 8 апрѣля на этомъ же корветѣ гротъ-стеньга получила трещину также у драйрепа; посредствомъ найтововъ и шкалъ, она могла служить при уменьшенной парусности. По приходѣ же въ Саймонсъ-тоунъ, стеньги

эти были замѣнены новыми. Кромѣ того «Воевода» потерялъ одну брамъ-стеньгу.

Въ январѣ мѣсяцѣ 1861 года на клиперѣ «Джигитъ», подходя къ Сингапуру, треснулъ бимсъ подъ степсомъ бизань-мачты, а также треснулъ самый степсъ; все это осѣло на $2^1/_2$ д. Подъемъ бизань-мачты своими стрѣлами могъ быть вреденъ уже слабой кормовой части клипера, въ которой обнаружилась въ то же время течь,—поэтому клиперъ перешелъ изъ Сингапура къ верфи New Harbour, находившейся въ 4 миляхъ отъ Сингапура. У этой верфи клиперъ подтянулся къ берегу и установилъ стрѣлы, посредствомъ которыхъ вынулъ бизань-мачту. За тѣмъ перемѣнили бимсъ и степсъ, которые оказались треснувшими. Оказавшаяся же течь уничтожилась, когда проконопатили корму.

На фрегатѣ «Громобой», 15 октября 1861 г., встрѣтили сирокко, вогнавшій въ 4 рифа и изорвавшій гротъ-марсель, который тотчасъ же былъ перемѣненъ.

На фрегатѣ «Громобой», въ декабрѣ 1861 г., по осмотрѣ въ Тулонѣ мачтъ, онѣ оказались значительно гнилыми, въ особенности же фокъ-мачта, которая была замѣнена новою. Гротъ-мачту подкрѣпили боковыми шкалами, продолженными ниже пяртнерсовъ; у бизань-мачты перемѣнено сгнившее совершенно чиксовое шкало.

Кромѣ того подъ превращенный карлисъ, находящійся подъ степсомъ бизань-мачты подведены стойки, чтобы карлисъ не отходилъ переднею частію отъ бимса.

На клиперѣ «Абрекъ» въ 1861 году желѣзные бейфуты нижнихъ рей безпрестанно ломались. 1 іюля на клиперѣ, на Шанхайскомъ рейдѣ, сломилась бизань-мачта, при столкновеніи съ близъ-стоявшимъ на якорѣ купеческимъ судномъ, во время перемѣны теченія.

На клиперѣ «Абрекъ», на пути изъ Макао въ Манилу, въ

январѣ 1862 г., при довольно свѣжемъ муссонѣ отъ ONO, сломалась грота-рея, что заставило спустить всѣ гротовыя реи и идти подъ старымъ вооруженіямъ клиперовъ, т. е. прямыми парусами на фокъ-мачтѣ и триселями и топселями на двухъ другихъ, съ уменьшеніемъ хода на $2^1/_2$ узла.

Грота-рея сломилась на клиперѣ вторично и на этотъ разъ столько же неожиданно, какъ и въ первый, потому что вѣтеръ позволялъ нести полные марсели, и этотъ случай командиръ клипера относитъ ни къ чему болѣе, какъ къ дурному качеству дерева.

Въ Маниллѣ, въ портовомъ адмиралтействѣ, пріобрѣтена новая рея съ однимъ лисель-спиртомъ за 400 долларовъ.

Клиперъ «Абрекъ», 4 августа 1863 г., находясь въ Японскомъ морѣ, къ сѣверу отъ о-ва Dagelet, имѣлъ ураганъ, въ который потеряль гротъ мачту. Для постановки временной мачты онъ отправился въ южныя наши гавани.

27 сентября «Абрекъ», на пути въ С.-Франциско, зашелъ въ гавань Св. Павла, для исправленія нѣкоторыхъ поврежденій, случившихся на послѣднемъ переходѣ въ вооруженіи и рангоутѣ клипера, а именно: перемѣнить лопнувшія фоковыя стень-ванты; надѣлать шкалы на фока-рею (которую 19 октября нашли сломавшеюся у самаго борга и укрѣпили ее въ морѣ, до прихода сюда, выстрѣлами и лисель-спиртами); перетянуть нижнія ванты.

10 октября, послѣ шторма замѣтили, что поврежденный до того въ ураганѣ тонъ фокъ-мачты свернуло совсѣмъ, что̀ заставило къ имѣемымъ на фокъ мачтѣ многимъ талямъ и шкаламъ, прибавить еще тѣхъ и другихъ и, кромѣ того—для облегченія тона, замѣнить фока-рею марса-реей, а марса-рею брамъ-реей.

На корветѣ «Гридень» на пути въ Владивостокъ, въ октябрѣ 1860 г., порывомъ изорвало фокъ и при поворотѣ чрезъ фордевиндъ переломился штыръ у гротоваго бейфута. На другой день изорвало кливеръ.

На корветѣ «Гридень», въ 1861 году, въ бытность въ Шанхаѣ, замѣтили, что бизань-мачта опустилась около $1^1/_2$ дюйма, кромѣ того, что самый степсъ сѣлъ, для чего еще въ Новгород-

ской гавани было болѣе чѣмъ удвоено число пиллерсовъ подъ нимъ, такъ какъ прежнее крѣпленіе было недостаточно, ибо пиллерсы были только подъ оконечностями степса, а середина со всею тяжестію мачты были на вѣсу. Кромѣ того, замѣтили, что степсъ началъ переламываться. Поэтому былъ заказанъ здѣсь новый; по изготовленіи котораго, приподнявши бизань-мачту поставили ее на мѣсто, и какъ кормовой бимсъ степса оказался значительно попорченнымъ гнилью, а старый степсъ совершенно гнилымъ, то подъ новый, вмѣсто бимса, поставили двѣ кницы желѣзнаго дерева.

На корветѣ «Гридень», на переходѣ его, въ январѣ 1862 г. Индѣйскимъ океаномъ, идя полный бакштагъ подъ брамселями, переломился стеньговый лонго-салингъ, почему сейчасъ же убрали гротъ-брамсель; въ это время треснулъ и правый, такъ что едва имѣли время занести брамъ-гордень на брамъ-стеньгу и спустить брамъ-рею, какъ и другой лонго-салингъ совсѣмъ переломился; почему сейчасъ же спустили стеньгу и перемѣнили лонго-салингъ.

По мнѣнію командира корвета, причина перелома та же, которая была замѣчена контръ-адмираломъ Кузнецовымъ на первомъ отрядѣ, именно: что лонго-салинги тонки и кромѣ того ослаблены излишнимъ желѣзнымъ крѣпленіемъ.

На корветѣ «Гридень», при возвращеніи его въ началѣ 1862 г., изъ Шанхая въ Балтику, не имѣли никакихъ поврежденій, исключая частой починки парусовъ, такъ какъ большая часть изъ нихъ служила еще съ постройки корвета. Въ Шанхаѣ сдѣланы были новые—только 4 паруса, въ замѣнъ уже совершенно негодныхъ; остальные же командиръ корвета рѣшился оставить, расчитывая на попутные вѣтра большой части пути. А потому 6—10 человѣкъ матросъ занимались починкою, и въ продолженіе года издержано парусины 4300 аршинъ, что по цѣнамъ въ Шанхаѣ составитъ 1400 рублей.

На корветѣ «Калевала» въ 1861 г., идя съ почтой на срокъ изъ Шанхая въ Хакодате, вырвало гротъ-марсель въ два рифа; потомъ при другомъ вѣтрѣ разорвало фокъ; оба эти главные

паруса подались, будучи растянутыми, первый въ бейдевиндъ, второй въ полвѣтра, т. е. не при уборкѣ или какой-либо ошибкѣ, а единственно отъ того, что они не выдержали силы вѣтра. На этомъ же переходѣ два раза разорвало брамсели; брамъ-фордуны сплеснены по разу, и одна брамъ-стеньга получила такую трещину, что ее необходимо было замѣнить; лисели же почти не выходили изъ починокъ. На пути въ Калифорнію вырвало форъ-стеньги-стаксель и фокъ-стаксель.

На корветѣ «Калевала», въ январѣ 1862 г., въ С.-Франциско, сшили своими людьми третій запасный марсель, изъ парусины, отпущенной изъ Кронштадтскаго порта; кромѣ того, сшили два брамселя—одинъ вмѣсто потеряннаго во время шторма въ Тихомъ океанѣ, а другой въ запасъ. Также сшили форъ-стеньги-стаксель, вмѣсто изорваннаго на послѣднемъ переходѣ.

Изъ рангоута, сдѣлали себѣ въ С.-Франциско запасныя брамъ-рею и брамъ-стеньгу, вмѣсто изломанныхъ во время осенняго перехода изъ Шанхая въ Петропавловскъ и Калифорнію. Также, вмѣсто порванныхъ брамъ-фордуновъ и брамъ-штаговъ, завели новые, въ 6 дюймовъ толщиною, т. е. 2 дюймами толще противу штата.

На фрегатѣ «Ослябя», 8 января 1862 г., при неправильномъ волненіи въ Бискайскомъ заливѣ, потеряли утлегарь и бомъ-утлегарь; въ это время носовая часть фрегата погружалась въ воду по планширь, а кормовая выше верхнихъ косяковъ ретирадныхъ портовъ.

На транспортѣ «Гилякъ», въ февралѣ мѣсяцѣ 1862 г., по выходѣ изъ Англійскаго канала, по осмотрѣ рангоута и такелажа оказалось, что на второй вантѣ лопнулъ сплесень вокругъ юнфера, а также сплесень стень фордуна; кромѣ того замѣчено, что сплесни на нѣкоторыхъ вантахъ съ обѣихъ, значительно ослабли, такъ что мачта дала въ палубѣ движеніе. Для укрѣпленія мачты были приняты слѣдующія мѣры: заложены тали на ванты, а равно и на мачту; кромѣ того, въ помощь вантамъ, на гротъ-

мачту заведенъ 8 дюймовый кабельтовъ; на гротъ-стеньгу же, въ помощь фордунамъ, заведенъ перлинь.

Въ это время транспортъ находился въ 100 миляхъ отъ Мадеры; но имѣя противный вѣтеръ и значительную боковую качку, спустился въ Кадиксъ, гдѣ весь такелажъ и паруса привели въ порядокъ.

На корветѣ «Рында», на пути изъ Порто Гранде къ мысу Доброй Надежды, 17 марта 1862 г., замѣтивъ, что косвенныя трещины на гротъ-мачтѣ значительно расширились отъ бывшихъ предъ тѣмъ жаровъ, наложили на нее шкалы и завели помочи. Въ первый разъ непрочность мачты была командиромъ замѣчена еще при ея обдѣлкѣ, о чемъ и было сообщено начальству. По донесеніе это осталось безъ послѣдствій. 17 апрѣля, утромъ, въ маловѣтріе, но при большой зыби, гротъ-мачта надломилась ниже бугеля отъ путенсъ-вантъ; тотчасъ же былъ взятъ за топъ гротъ-мачты 8 дюймовый кабельтовъ, а за топъ гротъ-стеньги 5 дюйм. перлинь и вытянуты у кормовыхъ пушечныхъ портовъ, а на другой день положили самыя прочныя шкалы, какія только позволяли судовыя средства (съ желѣзными полосами) и, укрѣпя мачту, пошли въ Саймонсъ-бай. Здѣсь дерево для новой мачты было отпущено отъ порта, а отдѣлку производили своими людьми, подъ наблюденіемъ вольнаго мастера.

На корветѣ «Рында», 17 мая 1864 г., при бомъ-брамсельномъ вѣтрѣ, фока-рея, во время брасопки, дала поперечную трещину около праваго бейфутнаго бугеля. Хотя это поврежденіе было временно исправлено шкалами, но довѣрять этой реѣ считали неблагоразумнымъ, и потому спустились въ бухту Консепшенъ; но какъ здѣсь дерева для реи не нашлось, то ее сдѣлали въ Валпарайзо.

---

18 іюня 1862 года на фрегатѣ «Генералъ-Адмиралъ», во время крѣпкаго мистраля, изорвало гротъ-марсель, потому что послѣ двухгодоваго плаванія, паруса пришли въ совершенную негодность.

Корветъ «Варягъ», 1 сентября 1863 года, идя въ бакштагъ,

бросило къ вѣтру на лѣвый галсъ, при чемъ два раза онъ немного черпнулъ правымъ бортомъ; тотчасъ былъ поставленъ форъ-трисель, но корветъ не шелъ подъ вѣтеръ. Начали убирать крюйсель и гротъ-марсель, но марса-шкоты не пошли и у гротъ-марселя лопнули стропы гитовыхъ, а потому командиръ приказалъ разрѣзать крюйсель и гротъ-марсель, которые вскорѣ изорвало въ клочки по рифы.

На корветѣ «Варягъ», на переходѣ изъ Нью-Іорка въ Монтевидео, въ іюнѣ 1864 года, сломилась гротъ-брамъ-рея, при уборкѣ парусовъ, во время налетѣвшаго шквала; также сломался форъ-салингъ, а у гротъ-салинга отстала нижняя желѣзная оковка.

На томъ же корветѣ, въ февралѣ 1864 года, перемѣнена форъ-стеньга, на которой оказалась продольная трещина, и главное—наружная древесина около этой трещины облупилась; старая стеньга могла бы служить еще, но какъ имѣлся случай получить новую стеньгу изъ мачты клипера «Алмазъ», то изъ старой сдѣлали запасный утлегарь, который не былъ взятъ изъ Кронштадта, по той причинѣ, что устройство для укладки запаснаго рангоута было временное, ибо для корвета предназначался паровой баркасъ.

Наконецъ, во время двухъ штормовъ, выдержанныхъ корветомъ у Бермудскихъ острововъ, 11, 12 и 13 марта 1864 года, волненіемъ снесло сначала бомъ-утлегарь, а за тѣмъ и утлегарь. Взамѣнъ ихъ сдѣлали новые на Бермудскихъ островахъ.

На клиперѣ «Алмазъ», на переходѣ изъ Ріо-Жанейро въ Кадиксъ, при окончаніи пасата, который дулъ довольно свѣжо, въ началѣ декабря 1864 года, треснула гротъ-мачта между бугелями бейфута и путенсъ-вантъ. Воспользовавшись днемъ штиля, скрѣпили это мѣсто желѣзными полосами, 3 стяжными бугелями, сдѣланными въ машинѣ, и найтовами; такъ что мачта, хотя и не очень красива, но выдержала за тѣмъ три вращательныхъ шторма.

*

На корветѣ «Аскольдъ», на переходѣ въ 1865 году въ Шербургъ, степсъ бизань-мачты осѣлъ на дюймъ. По осмотрѣ его оказалось, что изъ трехъ пиллерсовъ, поддерживающихъ степсъ, два крайнихъ стоятъ на кромкахъ бимсовъ, а средній стоитъ просто на палубной доскѣ, которая и выгнулась между двумя бимсами. Подъ самыми бимсами, довольно тонкими, въ корридорѣ гребнаго вала, не было пиллерсовъ, передающихъ тяжесть мачты на наборъ, чрезъ что они тоже выгнулись. Въ Шербургѣ, подъ оба бимса, на которые поставлены крайніе пиллерсы, поддерживающіе степсъ, поставили, по обѣимъ сторонамъ гребнаго вала, по два дубовыхъ бруса, которые укрѣпили въ подушку, положенную прямо на наборъ. Въ бродъ-камерѣ, крайніе пиллерсы, поддерживающіе степсъ, поставили по серединѣ этихъ бимсовъ; только средній пиллерсъ остался по старому на доскѣ между бимсами. На переходѣ же въ Лиссабонъ замѣтили, что эта палубная доска еще болѣе сѣла и выгнулась въ корридоръ вала, почему нашли необходимымъ положить между бимсами подъ среднимъ пиллерсомъ вдоль широкій карлинсъ, а его подпереть въ коридорѣ, по обѣимъ сторонамъ вала, двумя пиллерсами, поставленными прямо на наборъ; равно какъ и поставить дубовые пиллерсы подъ бимсами каютъ-компаніи около мачты, гдѣ осѣла палуба.

На корветѣ «Аскольдъ», 24 октября 1865 года, въ бейдевиндъ, подъ всѣми парусами, сломался форъ-салингъ, у котораго обѣ переднія части лонго-салинговъ треснули и повисли внизъ, чрезъ что брамъ-стеньга, не имѣя поддержки на шлагтовѣ, упала внизъ и уперлась въ огона стень-штаговъ, и, не будучи болѣе поддерживаема повисшимъ стень-такелажемъ, она, отъ напора на нее брамселя, бомъ-брамселя и бомъ-кливера, тотчасъ переломилась въ эзельгофтѣ и упала впередъ марселя.

На фрегатѣ «Дмитрій Донской», 15 октября 1865 года, во время сильнаго вѣтра отъ SW и неправильной зыби, подошедшею къ нему волною обломило утлегарь, усы и мартинъ-гикъ,— весь этотъ рангоутъ, спутанный вмѣстѣ сѣткою утлегаря, невозможно было поднять на фрегатъ, оставалось только скорѣе обру-

бить такелажъ, задерживающійся у борта, подвергавшагося его ударамъ. Удалось взять на фрегатъ только одинъ кливеръ.

На фрегатѣ «Дмитрій Донской», 14 января 1866 года, замѣтили, что форъ-марса-рея получила по срединѣ значительную трещину, а потому она была замѣнена запазною.

На томъ же фрегатѣ, 30 ноября 1868 года, при сильномъ порывѣ вѣтра, разорвало форъ-марсель.

На корветѣ «Богатырь», въ сентябрѣ мѣсяцѣ 1865 года, въ Нагасаки, при пересмотрѣ рангоута, когда подняли на стрѣлахъ бизань-мачту, то нашли съ одной стороны наружную гниль на 1 дюймъ въ той части, которая находится въ каютъ-компаніи; гниль эту очистили и обложили шкалами.

Бушпритъ, имѣвшій три трещины, начиная отъ втораго ватервулинга вверхъ, почти до половины его толщины, пришлось вынуть и, имѣя прекрасное сосновое дерево еще изъ С.-Франциско сдѣлали своими средствами новый.

На клиперѣ «Изумрудъ» на переходѣ изъ Ріо-Жанейро на мысъ Доброй Надежды, въ 1866 году, сѣла въ шлагтовѣ форъ-стеньга, почему на мысѣ вмѣсто нея и подняли запасную, но на переходѣ Индѣйскимъ океаномъ сѣла и эта стеньга. У обѣихъ стенегъ раскололась мякоть дерева межлу шлагтовной дырой и нижнимъ стень-вынтрепнымъ шкивомъ. По мнѣнію командира клипера, два стень-вынтрепные шкива врѣзать въ клиперскую стеньгу вредно для мачты и безполезно, потому что стеньга на клиперѣ поднимается на одномъ стень-вынтрепѣ.

На шкунѣ «Алеутъ», въ мартѣ 1866 года, на переходѣ изъ Валпарайзо въ Гонолулу, треснулъ нокъ фока-реи, который скрѣпили своими средствами.

На клиперѣ «Всадникъ», 12 октября 1868 года, во время шторма, сломился блинда-гафель и мартинъ-гикъ; чрезъ нѣсколько минутъ сломился и утлегарь. Приступить къ снятію утлегарнаго такелажа нельзя было и думать, оставалось одно: постараться

по возможности прихватить его, чтобы онъ не очень бился о бортъ, что́ и было исполнено,—при чемъ матросу Рубцову разбило голову и лицо но неопасно.

На лодкѣ «Моржъ» въ Ріо-Жанейро, въ 1861 г., при осмотрѣ марса-реи, оказались въ ней во многихъ мѣстахъ большія продольныя трещины, почему заказали здѣсь запасную марса-рею за 400 миль-рейсовъ.

В) Потеря винта.

7 февраля 1861 года, на пути изъ Порто-Гранде въ Ріо-Жанейро, на клиперѣ «Гайдамакъ» прекратили пары и приступили къ подъему винта. Подъемъ этотъ производили на клиперѣ помощію гиней, закладываемыхъ на стрѣлы надъ колодцемъ, и сей-талей съ топа бизань-мачты. Назначеніе послѣднихъ состояло въ томъ, чтобы поддерживать въ равновѣсіи переднюю часть винта, когда ось его выйдетъ поверхъ палубы. Такъ какъ скоба подъемной рамы винта находится не на линіи центра тяжести послѣдняго, то безъ упомянутыхъ сей-талей винтъ, лишь только ось его вышла изъ колодца, перевѣшивалъ раму напередъ и, имѣя свободное движеніе по направленію оси въ подшипникахъ рамы, двигался впередъ.

Въ настоящемъ случаѣ у заложенныхъ на топъ бизань-мачты сей-талей лопнулъ гакъ, рама перекосилась и винтъ далъ движеніе въ подшипникахъ. Въ такомъ положеніи раму и винтъ нельзя было установить на подушки, на которыхъ оставляли ихъ въ колодцѣ на время хода подъ парусами,—и оставалось или выпрямить раму помощію талей съ топа мачты, или продолжать подъемъ рамы гинями въ наклонномъ ея положеніи до тѣхъ поръ, пока подъ переднюю часть можно будетъ подвести подкладку, травить гини до тѣхъ поръ, пока рама не выпрямится тяжестію винта. Командиръ клипера убѣжденный, что имѣющимися на клиперѣ сей-талями не выпрямить раму, коль-скоро винтъ уже разъ налегъ частію на переднюю ея вѣтвь, продолжалъ подъемъ гиней,

чтобы выпрямить раму вторымъ способомъ, и быть увѣренъ, что винтъ, хотя и имѣетъ движеніе въ подшипникахъ, но выскочить изъ нихъ не можетъ, такъ какъ разстояніе между переднею кромкою лопастей винта и заднимъ концомъ его оси—болѣе разстоянія между внутренними кромками нижнихъ подшипниковъ рамы. Къ несчастію, расчеты эти не оправдались на дѣлѣ. Напоромъ винта на переднюю вѣтвь рамы ее отогнуло, задняя часть винта вышла изъ своего подшипника и винтъ, вмѣстѣ съ переднею частію рамы, полетѣлъ на дно океана. Заднюю вѣтвь рамы надломило при соединеніи ея съ поперечникомъ рамы.

Этотъ необыкновенный случай вынудилъ клиперъ пробыть въ Ріо-Жанейро четыре недѣли, пока не исправили сломавшихся частей рами, чтобы употребить въ дѣло запасный, разборный винтъ.

По этому поводу г. Управляющій Морскимъ Министерствомъ, просилъ графа Путятина, находившагося въ Англіи, разъяснить этотъ вопросъ, по сношенію съ заводчиками Моделей и Фильдъ.

Заводчики отвѣчали, что на клиперѣ «Гайдамакъ» разстояніе между штевнями было сдѣлано нѣсколькими дюймами больше, чѣмъ принято дѣлать на англійскихъ судахъ для машины той же величины, и потому они должны были помѣстить винтъ ближе къ заднему штевню и утолстить переднюю часть рамы, отчего и произошло то, что шкивы не пришлись въ центрѣ тяжести рамы. Хотя при подобномъ устройствѣ рама могла принимать нѣсколько наклонное положеніе, но заводчики полагали, что поддерживая самый винтъ особыми талями, заложенными за скобу на крылѣ винта, для чего на оконечности крыла было отверзтіе, подъемъ рамы облегчился бы и съ нею ничего не могло случиться.

Такъ какъ подобныхъ случаевъ никогда еще не было, и заводчики дорожили своими сношеніями съ нашимъ Правительствомъ, то они приняли потерю винта на свой счетъ. Стоимость винта доходила до 1000 ф. стерл.

С) Потеря гребныхъ судовъ.

На клиперѣ «Всадникъ», 12 октября 1868 г., при одномъ изъ розмаховъ клипера, лѣвый подвѣтренный вельботъ ушелъ

весь въ воду; когда же клиперъ поднялся, вельботъ, оборвавъ носовыя тали, грунтовы и найтовы, носомъ повисъ внизъ и при слѣдующемъ розмахѣ, ударившись о разборный бортъ втораго орудія, разбилъ разборныя части борта и самъ разбилъ себѣ всю носовую часть. Наконецъ, при третьемъ розмахѣ, разбитый вельботъ исчезъ въ волнахъ.

На клиперѣ «Пластунъ», 6 декабря 1858 года, въ Атлантическомъ океанѣ, при свѣжемъ вѣтрѣ, потеряли вельботъ, взамѣнъ котораго на мысѣ Доброй Надежды былъ купленъ китобойный.

На корветѣ «Воевода», 28 мая 1858 г., въ жестокую качку, при тихомъ SW, смыло катеръ, висѣвшій на правыхъ боканцахъ.

На корветѣ «Волъ», 13 октября 1859 года, во время шторма, при поворотѣ чрезъ фордевиндъ, сильнымъ волненіемъ снесло вельботъ, висѣвшій за кормою корвета.

На фрегатѣ «Илья Муромецъ», 18 сентября 1859 г., при крѣпкомъ вѣтрѣ и большомъ волненіи, когда розмахи фрегата доходили до 30°, оба гака шлюпочныхъ талей, у поднятаго съ правой стороны на боканцахъ капитанскаго катера, разогнулись, грунтовы лопнули и катеръ былъ потерянъ.

На пароходѣ «Олафъ», во время шторма 19 ноября 1859 г., волненіемъ разбило въ щепки вельботъ съ правой стороны и унесло въ морѣ, а вельботъ съ лѣвой стороны до того повредило, что онъ не могъ быть исправленъ.

---

30 сентября 1859 года, на клиперѣ «Стрѣлокъ», во время шторма, вкатившимся валомъ, разломало вельботъ, вырвало рымъ

отъ найтововъ барказа, сломало банки и бросило барказъ на правую сторону, при чемъ онъ немного повредился.

На корветѣ «Посадникъ», 21 апрѣля 1860 года, во время шторма въ Индѣйскомъ океанѣ, вкатившійся въ корветъ съ кормы валъ унесъ вельботъ, переломилъ желѣзныя шлюпъ-балки и значительно повредилъ корму подвѣтреннаго катера.

На фрегатѣ «Олегъ», въ ноябрѣ мѣсяцѣ 1860 г., на переходѣ изъ Плимута въ Тулонъ потеряли рабочій катеръ, висѣвшій на лѣвыхъ боканцахъ. Неловко встрѣченная фрегатомъ волна ударила въ катеръ; шлюпъ-балки отъ этого переломились, катеръ упалъ, вскорѣ былъ разбитъ о бортъ фрегата и надобно было обрубить концы, которыми онъ еще придерживался къ судну.

На фрегатѣ «Свѣтлана», во время шторма въ Атлантическомъ океанѣ, 25 марта 1860 года, катеръ, висѣвшій на навѣтренной сторонѣ, совершенно сплющило; подвѣтренный же катеръ унесло волненіемъ. Кромѣ того сдавило гичку.

На корветѣ «Воевода», въ октябрѣ 1860 г., у Корейскаго пролива, вкатившимся валомъ, сломало шкафутныя сѣтки, выстрѣлъ и барказъ, стоявшій въ рострахъ, который былъ исправленъ въ Нагасаки.

На клиперѣ «Гайдамакъ», на переходѣ изъ Ріо-Жанейро въ Батавію, въ 1861 году, волненіемъ выбило ретирадный портъ и поломало вельботъ.

На корветѣ «Богатырь», на переходѣ въ 1862 году въ Батавію, при большой неправильной зыби, выбило поднятый съ лѣвой стороны 10-ти весельный катеръ, вмѣстѣ съ передней шлюпъ-бал-

кой,—и разбило его такъ, что не оставалось никакой надежды къ его спасенію, а потому обрубили и заднія тали.

На корветѣ «Варягъ», 2 сентября 1863 года, при сильномъ розмахѣ корвета, шлюпъ-балки на лѣвой сторонѣ, на которыхъ висѣлъ полубарказъ, вышибло изъ башмаковъ: шлюпъ-балки опустились и полубарказъ былъ сорванъ въ воду.

На клиперѣ «Абрекъ», въ ночь на 10 октября 1863 г., во время шторма, смытъ волненіемъ вельботъ съ боканцовъ.

На фрегатѣ «Дмитрій Донской», 4 ноября 1868 года, при одномъ изъ стремительныхъ розмаховъ, треснулъ у задней лѣвой шлюпъ-балки чакъ, вставленный между бортомъ и шлюпъ-балкой, для препятствованія шлюпъ-балкѣ закинуться. Вслѣдъ затѣмъ шлюпъ-балка закинулась и при слѣдующемъ розмахѣ, катеръ повисъ кормою на кормовыхъ таляхъ и грунтовѣ, при чемъ, ударившись нѣсколько разъ о бортъ, разбился въ дребезги. Не надѣясь его спасти, обрубили кормовыя тали.

На клиперѣ «Всадникъ», 12 октября 1868 года, въ Нѣмецкомъ морѣ былъ потерянъ вельботъ, съ подвѣтренной стороны.

D) Потеря якорей и цѣпей.

Въ 1858 г. фрегатъ «Полканъ», по прибытіи въ Виллафранку, на 12 сажен. глубинѣ отдалъ якорь, вытравивъ 30 саж. канату. Но фрегатъ продолжало дрейфовать, и цѣпь висѣла прямо подъ клюзомъ. Оказалось, что лопнуло звено, за которое закладывается скоба, и потому не имѣющее распорки; буйрепа не было привязано, по общепринятому правилу на тѣсныхъ рейдахъ.

---

25 октября 1858 г. клиперъ «Джигитъ» стоялъ на якорѣ въ Дуэ. Внезапно засвѣжѣвшій вѣтеръ развелъ большое волненіе и якорная цѣпь лопнула на 25 саженяхъ за бортомъ. Продолжавшіеся же за тѣмъ нѣсколько дней сряду свѣжіе вѣтра, не дозволяли отыскать якорь, котораго томбуй затонулъ.

На фрегатѣ «Генералъ-Адмиралъ», въ 1860 г., снявшись съ якоря изъ-за мыса Спартель, вывернули якорь безъ лапъ. Якорь оказался въ серединѣ совершенно непрокованный, хотя и сдѣланъ знаменитою фирмою Rrown and Lenox, въ Лондонѣ.

На фрегатѣ «Олегъ», въ 1861 г., снимаясь съ фертоинга съ Виллафранкскаго рейда, подняли даглистовый якорь безъ веретена и лапъ.

На фрегатѣ «Громобой», 27 іюня 1861 г., снимаясь съ якоря съ Каифскаго рейда, при подтягиваніи даглистоваго каната, во время маловѣтрія и безъ зыби, лопнула на 15 саженяхъ заклепка у болта, соединяющая скобу, и цѣпь утонула. На другой день подняли якорь и цѣпь.

На клиперѣ «Джигитъ», 9 мая 1861 г. снимаясь съ якоря съ Саймонсъ-байскаго рейда, при подъемѣ даглиста, лопнулъ канатъ на 4 саженяхъ, какъ должно полагать оттого, что якорь этотъ задѣлъ за одинъ изъ якорей, прежде потерянныхъ на этомъ мѣстѣ. Томбуй клиперскаго якоря затонулъ, по этому невѣроятность отыскать потерянный якорь заставила командира клипера не оставаться на рейдѣ. Увѣдомивъ о случившемся капитана надъ портомъ, командиръ клипера получилъ отъ него отвѣтъ, что это уже четвертый якорь потерянъ на томъ мѣстѣ, гдѣ стоялъ «Джигитъ», и что управленіе порта, если удастся достать якорь, передастъ его русскому консулу.

---

26 февраля 1862 г. на корветѣ «Рында», во время травленія каната, сломался стопоръ Легофа и даглистовый канатъ лопнулъ на 78 саженяхъ. Не смотря на содѣйствіе портоваго начальства къ отысканію якоря, его не нашли. По мнѣнію лоцмана, якорь попалъ въ разселину скалъ, которыми усѣяно дно моря у Тенерифа. Лоцманъ также сообщилъ, что $1'/_2$ мѣсяца тому назадъ подобный случай былъ съ испанскимъ военнымъ фрегатомъ.

Лодка «Моржъ», 21 мая 1862 г., вошла въ Амурскій лиманъ, гдѣ встрѣтила иловучій ледъ, почему и бросили якорь; вскорѣ сильнымъ теченіемъ поднесло къ лодкѣ огромную льдину, вмѣстѣ съ которою стало лодку подавать по теченію. Находясь уже на 12 ф. глубины и видя, что лодку несетъ къ банкѣ Невельскаго,—по приказанію контръ-адмирала Попова отклепали канатъ и вышли съ помощію паровъ изо-льда.

На шкунѣ «Алеутъ», 4 января 1866 г., въ Магелановомъ проливѣ, потеряли плехтовый якорь съ 28 сажен. каната.

На фрегатѣ «Дмитрій Донской», 22 октября 1868 г. при отдачѣ даглиста въ Доунсахъ, якорь полетѣлъ за бортъ, но не только что не высучилъ за собою каната, но даже безъ отданнаго пертулиня. Надо полагать, что сломалась якорная скоба.

На фрегатѣ «Свѣтлана», въ 1860 г., при подъемѣ въ Анжерѣ якоря, онъ оказался безъ лапы, потерю которой не знали къ чему отнести,—потому что, входя ночью съ большею осмотрительностію, якорь былъ брошенъ при самомъ маломъ ходѣ, на грунтъ песокъ съ ракушкой, а при подъемѣ онъ былъ чистъ.

На фрегатѣ «Олегъ», въ апрѣлѣ 1862 г., въ Гибралтарѣ, безъ всякихъ видимыхъ причинъ, отдѣлилась цѣпь отъ якоря и фрегатъ стало дрейфовать. Якорь, при помощи водолаза, былъ

отыскань, но безъ болта и скобы. Вѣроятно, переломилась скоба или болтъ, или болтъ выпалъ отъ перелома чеки.

Е) Разныя аваріи.

Въ іюнѣ мѣсяцѣ 1859 г. на фрегатѣ «Полканъ», во время плаванія изъ Ниццы въ Гавръ, выброшено 5 боченковъ солонины, попортившейся отъ того, что боченки разсохлись, такъ что разсолъ изъ нихъ вытекъ.

Въ 1860 г. на клиперѣ «Разбойникъ», по выходѣ изъ Плимута, находились на палубѣ 10 мѣшковъ каменнаго угля, который для облегченія сильной качки, былъ выброшенъ за бортъ.

На корветѣ «Воевода» и клиперѣ «Джигитъ», по приходѣ ихъ изъ Шанхая къ мысу Доброй Надежды, всѣ оставшіеся сухари (на первомъ 329 пуд., а на второмъ 205 пуд.) совершенно испортились—въ нихъ появились въ большомъ количествѣ черви, почему ихъ должны были замѣнить новыми. Испорченные сухари были заготовлены въ Шанхаѣ.

На корветѣ «Калевала», между сухарями, принятыми въ концѣ 1861 г. на корветъ въ Шанхаѣ, на переходѣ въ С.-Франциско попали въ бродъ камеру мошки, въ видѣ маленькихъ жучковъ, весьма скоро размножившіеся. Сухари эти были обмѣнены въ С.-Франциско, съ приплатою по $2^1/_2$ сента за фунтъ.

На фрегатѣ «Свѣтлана», на переходѣ изъ Батавіи въ Мельбурнъ, въ декабрѣ 1861 г. показались въ бродъ-камерѣ, тѣ же мелкіе жучки, которые развелись впослѣдствіи до такой степени, что въ верхней бродъ-камерѣ не было сухаря, въ которомъ на полдюймѣ пространства не было бы цѣлаго гнѣзда ихъ. По мнѣнію капитана 2 ранга Бутакова, они завезены съ берега съ провизіею.

По приходѣ въ Мельбурнъ, сухари эти, всего въ количествѣ 371 пудъ, продали за полцѣны и купили новые.

На корветѣ «Варягъ», въ февралѣ 1864 года, при открытіи боченка съ мясомъ, заготовленія 1861 года (московской посолки), солонина оказалась испорченною, почему и была выброшена за бортъ; мяса было въ боченкѣ 5 пуд. 30 фунтовъ.

На шкунѣ «Алеутъ», на переходѣ изъ Копенгагена въ Гревзендъ, обнаружилась течь колодцемъ, около котораго расположена бродъ-камера. Течь эта была причиною подмочки: крупы 38 пуд., сухарей 7 пуд., соли $2^1/_2$ пуд., гороху 17 пуд., сахару 15 фун., мыла 9 фунт. и сушенаго картофеля 300 порцій. Провизію эту, по освидѣтельствованіи судовой Коммисіею, выбросили за бортъ.

На фрегатѣ «Аскольдъ», въ 1858 г., потекла бродъ камера и отчего подмокло 60 пуд. сухарей, которые, за совершенною негодностію, были выброшены за бортъ.

IX.

РАЗНЫЯ ПЕРЕДѢЛКИ И ИЗМѢНЕНІЯ, ПРОИЗВЕДЕННЫЯ НА СУДАХЪ.

А) По корпусу судна и механизму.

Капитанъ 2 ранга Чихачевъ, въ 1860 г., передъ отправленіемъ ввѣреннаго ему фрегата «Свѣтлана» изъ Тулона въ Тихій океанъ, увеличилъ констапельскую, переносомъ перегородки впередъ и уничтожилъ въ ней два буфета, такъ что констапельская съ бродъ-камерою могла вмѣстить 1350 пуд. пшеничныхъ сухарей, тогда какъ прежде тамъ ихъ можно было помѣстить только до 750 пуд., при чемъ каютъ-компанія все-таки осталась одна изъ обширнѣйшихъ фрегатскихъ.

Также перенесена перегородка въ ахтерлюкъ, въ ущербъ водянаго трюма. Сдѣланы кранцы на 517 ядеръ и тѣмъ предупреждено помѣщеніе ядеръ въ ахтерлюкѣ и въ машинномъ отдѣленіи, подъ упорной подушкой, гдѣ они ржавѣли и задерживали трюмную воду.

Въ Порто-Гранде укоротили борги нижнихъ рей, и взамѣнъ вырубленныхъ звеньевъ, ввели скобы. Поднятыя затѣмъ реи брасопились превосходно, что̀ дало фрегату возможность править бейдевиндъ отъ 6 до $5^1/_2$ румбовъ.

На клиперѣ «Наѣздникъ», въ 1860 г., сдѣланы, въ продолженіе похода, своими средствами, клапаны къ шпигатамъ, ко-

торые оказались чрезвычайно удобными; палубы сдѣлались гораздо суше. Клапаны эти были сдѣланы внутрь шпигата, близъ кромки ватеръ-вельса.

Кромѣ того, были сдѣланы къ рундукамъ, на которыхъ спала команда, доски на петляхъ, для того, чтобы люди могли спать не сгибаясь и упирались бы ногами при кренѣ или качкѣ. На день доски эти опускались.

На корветѣ «Варягъ», при уходѣ изъ Кронштадта въ 1863 году, шагъ винта былъ въ 25 футъ, но, желая испытать не будетъ ли ходъ корвета лучше при уменьшенномъ шагѣ, командиръ корвета измѣнилъ его на $23^1/_2$ фута, и какъ на опытѣ оказалось, что ходъ корвета отъ этого не увеличился, а между тѣмъ отъ большаго числа оборотовъ машины, тренія болѣе и страдаетъ болѣе упорный подшипникъ, то шагъ винта опять былъ измѣненъ и поставленъ на 25 футъ.

На корветѣ «Варягъ» повредился руль и, при бурномъ плаваніи, пришлось править талями, прихваченными къ цѣпи, продернутой въ сорлиневую дыру. Обстоятельство это заставило сдѣлать на корветѣ наружный желѣзный румпель, длиною $2^1/_2$ фута; его вставили въ руль на высотѣ 2 футъ отъ ватерлиніи. Румпель этотъ былъ обшитъ свинцомъ, чтобы, по возможности воспрепятствовать образованію галваническаго тока, при дѣйствіи соленой воды, во время хода и качки на желѣзо и мѣдную обшивку.

На клиперѣ «Изумрудъ», въ 1865 году, въ гардемаринской каютѣ былъ только одинъ небольшой люкъ, который давалъ мало воздуху, и потому въ Брестѣ прорѣзали другой люкъ. Камбузъ на клиперѣ продувался въ льяло, но какъ это грязнитъ льяло и даетъ дурной запахъ, который въ жаркомъ климатѣ можетъ имѣть очень вредное вліяніе на здоровье команды, а имѣть подъ камбузомъ во время продуванія его человѣка съ кадкой, какъ предложилъ начальникъ Кронштадтскаго завода, весьма затруднительно, потому соединили камбузъ съ помпой хлѣбопекарной печи, накачивающей въ нее воду, для того, чтобы ею выкачивать изъ камбуза воду черезъ кранъ прямо за бортъ.

У вентиляторовъ передней кочегарной не было флянцевъ, отчего туда постоянно текло; во избѣжаніе этого сдѣлали ихъ. Кромѣ того, каждый пушечный портъ задраивался 4 задрайками, что̀ очень неудобно, а потому они передѣланы и устроены такъ, чтобы портъ задраивался только одной задрайкой.

На клиперѣ «Абрекъ», въ 1860 году въ Англіи, произведены слѣдующія работы по корпусу судна: 1) положенъ поясъ обшивной мѣди; 2) перекрѣплены всѣ пушечные погоны, удвоивъ въ нихъ число винтовъ; 3) въ жилой палубѣ, между чемоданными мѣстами и бортомъ, положены рѣшетчатые люки, безъ чего не находилось мѣста для спанья команды; 4) сдѣлали въ запасъ мачтовый эзельгофтъ; 5) сдѣлали 6 желѣзныхъ стоекъ къ борту, для тента, и множество мелочныхъ работъ. Всѣ эти работы обошлись казнѣ въ 573 фунт. стерлинговъ.

По машинѣ: 1) отнесли угольные ящики отъ пароваго кожуха на $1^1/_2$ фута; 2) провели черезъ нихъ у того же кожуха двѣ вентиляторныя трубы; 3) шарнеры дымогарныхъ трубокъ подняли на 1 футъ, а самыя трубы отрѣзали на 3 фута, что̀ дало возможность опускать трубы, чему при прежней длинѣ ихъ мѣшали гротъ-мачта и гротъ-стеньга; 4) поставили въ машинѣ 7 новыхъ пиллерсовъ и 5) перемѣнили гребной винтъ на разборный, системы Модслея

Работы эти, сдѣланныя Гомфрейемъ. приняты на счетъ завода, за исключеніемъ пиллерсовъ, дождя въ кочегарную и взятыхъ въ запасъ 20 дымогарныхъ трубъ.

На клиперѣ «Алмазъ», въ 1863 г., мачты были очень тонки и заставляли убирать паруса ранѣе, нежели слѣдовало бы. Въ Балтиморѣ фокъ-и гротъ-мачты перемѣнили съ разрѣшенія контръ-адмирала Лесовскаго—той же длины, на 2 дюйма толще (24 д.), а новыя форъ-и гротъ-стеньги той же толщины, но 3-мя футами длиннѣе.

На корветѣ «Аскольдъ», въ 1865 году, на переходѣ изъ Ріо-Жанейро къ мысу Доброй Надежды, подняли камбузъ на $2^1/_2$ дюйма отъ площадки, такъ какъ она, не смотря на то, что камбузъ стоялъ не прямо на ней, а на наугольникахъ, въ разстояніи $1^1/_2$ дюйм. отъ площадки, которая была обита войлокомъ, свинцомъ и мѣдью, все-таки стала тлѣть.

На фрегатѣ «Аскольдъ», въ 1857 г. въ Брестѣ, къ чрезмѣрно разгорячившемуся холодильнику водоопрѣснительнаго аппарата, пріобщили двѣ небольшія помпы, для охлажденія въ немъ воды, что̀ оказалось вполнѣ удобнымъ и значительно улучшило дѣйствіе холодильниковъ. Сверхъ того, сдѣлали важное улучшеніе въ установѣ водоопрѣснительнаго камбуза. Камбузъ былъ установленъ плотно на палубу; чрезъ это, при малѣйшей течи, отъ постояннаго жара, прѣетъ палуба подъ камбузомъ, что̀ и оказалось на «Аскольдѣ». Испорченныя доски перемѣнили, а камбузъ поставили на желѣзную раму, съ ножками въ 5 дюйм. вышины; при этомъ устройствѣ постоянное теченіе воздуха предохраняло палубу отъ гнили и течи.

По предложенію одного изъ французскихъ машинистовъ, были уменьшены на фрегатѣ цилиндренныя окна. Мѣра эта послужила къ тому, что золотники перестали парить и паръ въ котлахъ держался превосходно, безъ усиленной работы кочегаровъ. Этотъ весьма важный недостатокъ былъ замѣченъ еще на пробѣ въ Кронштадтѣ, гдѣ заводскіе механики приписывали его малому объему котловъ, а двойной комплектъ кочегаровъ, при усиленной работѣ, едва подымалъ паръ до 9 фунт., тогда какъ послѣ помянутыхъ исправленій, половинное число ихъ, безъ труда, нагоняли его до 14 фунтовъ.

На лодкѣ «Соболь» въ 1865 г., въ Гаврѣ, сдѣланы 4 чугунныхъ круглыхъ люка, которые, во время крѣпкаго вѣтра, когда всѣ глухіе люки были закупорены, оказали благодѣтельное вліяніе для освѣженія жилой палубы.

Кромѣ того, изъ паровыхъ котловъ провели желѣзную трубку въ водоопрѣснитель, на случай порчи камбуза. Къ тому же, при переходѣ штилевыхъ полосъ, эта трубка приносила экономію въ

топливѣ, такъ какъ не встрѣчалось надобности понапрасну топить камбузъ. На случай же порчи самаго опрѣснителя, капитанъ лейтенантъ Пилкинъ находитъ необходимымъ имѣть другой.

В) По рангоуту.

Командиръ фрегата «Генералъ-Адмиралъ», капитанъ 1 ранга Шестаковъ съ острова Мальты, въ августѣ 1860 г., предлагалъ на всѣхъ нашихъ судахъ ввести нижній—проволочный такелажъ, такъ какъ тросовый такелажъ, при безпрестанномъ дымѣ, не можетъ вынести долгаго пароваго плаванія, не придя въ негодность, и просилъ заказать въ Англіи для фрегата проволочный такелажъ.

Проволочный такелажъ былъ изготовленъ въ Плимутѣ, для фрегатовъ «Генералъ-Адмиралъ» и «Олегъ» и доставленъ въ Средиземное море для перваго на «Олегѣ».

На фрегатѣ «Олегъ», по прибытіи въ Тулонъ, завели проволочныя ванты, вмѣсто тросовыхъ; а на фрегатѣ «Генералъ-Адмиралъ» перемѣнили тросовый такелажъ на проволочный въ Виллафранкѣ и первый отправленъ на нашихъ судахъ въ Россію.

X.

ВЗРЫВЫ И ПОВРЕЖДЕНІЯ КОТЛОВЪ.

---

23 ноября 1857 г. на корветѣ «Волкъ», когда онъ шелъ подъ парами, въ среднемъ котлѣ выскочили нѣкоторые связные болты и втянуло заклепки. Поврежденія эти были исправлены въ Картагенѣ. На 11 декабря, на пути въ Тулонъ, почувствовали какое-то особенное сотрясеніе корвета и вслѣдъ затѣмъ весь кубрикъ и каютъ-компанія наполнилась паромъ. Когда выпустили паръ изъ лѣваго котла и когда въ машинѣ нѣсколько очистилось, то оказалось, что въ огневой поверхности котла была трещина, но не прямо сквозная, а раздѣляюшая толщину листа на двѣ части и что огневую поверхность во многихъ частяхъ раздуло. Матросу Литвину, который находился въ машинѣ за кочегара, обожгло лицо, но неопасно. По осмотрѣ въ Тулонѣ остальныхъ двухъ котловъ, увидѣли, что и они требуютъ значительныхъ исправленій. По мнѣнію вольнаго механика въ Тулонѣ, причиною поврежденія котловъ было большое количество соли, заключающейся въ водѣ Средиземнаго моря.

На корветѣ «Буйволъ», въ ноябрѣ 1857 года, замѣчена была течь въ одномъ изъ котловъ. По осмотрѣ его въ Тулонѣ, пришлось перемѣнить 86 заклепокъ и вертикальныхъ связей.

На корветѣ «Медвѣдь», 29 августа 1858 года, идя подъ парами, замѣтили пузыри въ топкахъ лѣваго котла. Выпустивъ паръ, погасили печи. Въ Шербургѣ портовый механикъ нашелъ, что въ обѣихъ лѣвыхъ топкахъ и въ одной правой надо сдѣлать вырубки и вставить новые листы, толще бывшихъ. Кромѣ того, онъ замѣтилъ, что связи между топками сдѣланы закленныя, что шляпки на нихъ малы и нѣкоторыя изъ нихъ уже сдали; что подобныя длинныя связи дѣлаются нарѣзныя, на гайкахъ, а топки слѣдовало бы сдѣлать толще.

Хотя топки и были исправлены въ Шербургѣ, но въ мартѣ мѣсяцѣ 1859 года пришлось исправлять топки въ обоихъ котлахъ. Исправленіе котловъ заключалось въ вырубкѣ во внутреннихъ бокахъ топокъ и въ скрѣпленіи ихъ угольнымъ желѣзомъ.

Наконецъ, въ августѣ мѣсяцѣ 1859 г., на пути въ Константинополь, котлы такъ потекли обѣими топками, что принуждены были приступить къ капитальному ихъ исправленію и перемѣнѣ дымогарнымъ трубокъ, что и произведено въ Константинополѣ за 2000 руб.

При слѣдованіи въ 1859 году клипера «Разбойникъ» изъ Кронштадта въ Тихій океанъ, еще въ самомъ началѣ плаванія, по приходѣ въ Плимутъ обнаружилась течь въ котлахъ швами топокъ и трубками. По осмотрѣ котловъ инженеромъ съ частнаго литейнаго завода, оказались, кромѣ дурной клепки: трубки лопнувшими и въ двухъ котлахъ нашли трещины, зачеканенныя такъ, что ихъ нельзя было видѣть.

Исправить клепку не было никакой возможности, и потому ихъ опять подчеканили, тоже сдѣлали и съ трещинами, а трубки перемѣнили.

Но мѣра эта не привела ни къ какимъ полезнымъ результатамъ—при первой же пробѣ котлы потекли топками. Вѣроятно, сотрясеніе при чеканкѣ швовъ и закленокъ было этому причиною. Пригласили другаго механика съ частнаго завода; онъ предложилъ вставить въ трубки кольца. Но кольца, отпущенныя въ запасъ, оказались малы на $^1/_4$ дюйма. Надо было растянуть ихъ и заказать новыхъ до 500 штукъ.

Послѣ этихъ исправленій, оказалась новая течь, которой до сихъ поръ не было—въ переднихъ рѣшеткахъ, около многихъ трубокъ. Механикъ объяснилъ, что въ Англіи не дѣлаютъ ни одного котла, въ которомъ рѣшетки были бы мѣдныя, а не желѣзныя, и трубки дѣлаются изъ зеленой мѣди. Другой порокъ котловъ: трубки поставлены очень часто и потому уничтожена вся крѣпость рѣшетки. Наконецъ въ топкахъ, между рѣшетками, не было никакого продольнаго скрѣпленія, отчего задняя рѣшетка выдалась внутрь топки на цѣлый дюймъ.

Сдѣлавъ затѣмъ сквозные болты, по четыре въ каждомъ котлѣ, на натяжныхъ гайкахъ, зачеканили верхнюю часть топокъ во швахъ и перемѣнили въ 3 котлахъ 8 трубокъ, вставивъ кольца, всего 323, снова, пробовали котлы. Течь уменьшилась весьма немного и механикъ объявилъ, что онъ ничего не можетъ сдѣлать болѣе для исправленія котловъ.

Тогда обратились къ портовому адмиралу, прося его назначить механика для осмотра котловъ. Портовый механикъ нашелъ, что ничего болѣе не остается сдѣлать какъ новыя, желѣзныя рѣшетки и всѣ трубки новыя—зеленой мѣди или желѣзныя. Приступили къ этимъ работамъ. Число трубокъ вмѣсто 207, поставлено 142.

Каждую рѣшетку сдѣлали изъ двухъ частей, склепанныхъ по серединѣ. Въ новыхъ рѣшеткахъ трубки расположены перекрестными рядами, а въ старыхъ были, въ шахматномъ порядкѣ. Въ дырахъ передней рѣшетки нѣтъ нарѣзки. Въ нее вставляются толстыя трубки съ желѣзнымп шести-угольными гайками изнутри топки и другая такая же гайка навинчивается на наружный конецъ трубки, спереди передней рѣшетки.

По выходѣ пароходо-фрегата «Олафъ» изъ Кронштадта въ Средиземное море, въ октябрѣ 1859 года, обнаружилось значительное поврежденіе топокъ паровыхъ котловъ, заставившее заняться капитальнымъ исправленіемъ котловъ въ Гельдерѣ, гдѣ при большихъ средствахъ завода и содѣйствіи портоваго начальства, поврежденія скоро были исправлены.

Въ мартѣ мѣсяцѣ 1860 года, на корветѣ «Волъ» оказалась въ котлахъ течь, которая зависѣла во-первыхъ, отъ ослабленія колецъ въ дымогорныхъ трубкахъ, во- вторыхъ, въ лѣвомъ котлѣ около одной дымогарной трубки, лопнула трубная доска и въ-третьихъ, въ среднемъ котлѣ, въ заднемъ его выходѣ, по шву, ниже трубокъ, вода значительно подавалась. Поврежденія эти исправлены судовыми средствами въ три дня.

На фрегатѣ «Олегъ», при снятіи въ ноябрѣ 1860 г. съ якоря изъ Ширнесса, когда началъ образовываться паръ, что-то лопнуло въ одномъ изъ котловъ и все машинное отдѣленіе наполнилось паромъ. Когда погасили огонь, то нашли, что лопнула чугунная коробка, вмѣщающая предохранительный клапанъ передняго лѣваго котла. Поврежденіе это произошло отъ дурнаго свойства металла и потребовалось отлить коробку вновь, что́ и исполнено на заводѣ Модслея.

Малый котелъ фрегата не могъ работать для опрѣсненія воды до Плимута, потому что не имѣлъ крана для регулированія входящей въ него изъ донки воды. Кранъ былъ поставленъ въ Плимутѣ. Но при пробѣ, кипѣніе въ немъ оказалось такъ сильно, что въ нѣсколько мгновеній вся вода была выброшена изъ него и надобно было немедленно загасить огонь. Пространство оставленное въ котлѣ для пара, слишкомъ мало, почему пришлось въ верхней части котла приладить особый паровой резервуаръ.

Во время плаванія фрегата изъ Плимута въ Тулонъ, оба опрѣснителя попеременно требовали разборки и исправленія. У Грантовскаго или сдѣланнаго въ Колпинѣ, треснуло и выгнуло дно, отдѣляющее систему паровыхъ трубокъ отъ соленой воды, и лопнула трубка, чрезъ которую идетъ образовавшаяся изъ пара вода. Дно это было слишкомъ тонко и не выдерживало давленія воды, вгоняемой донкою въ аппаратъ.

Оба опрѣснителя были помѣщены на носовой платформѣ, вплоть къ наружной переборкѣ крюйтъ-камеры, которая отъ сильнаго жару дала нѣсколько трещинъ и требовала обивки войлокомъ и желѣзомъ; отдѣленіе же, въ которомъ стояли опрѣснители, посто-

янно наполнялось паромъ, охлаждавшимся на стѣнахъ и образовавшимъ большую сырость.

На клиперѣ «Джигитъ», въ 1860 г., когда онъ находился въ составѣ эскадры Тихаго океана, повредились котлы, которые были исправлены въ Нагасаки. Передѣлки заключались въ перемѣнѣ новыхъ рѣшетокъ въ обоихъ котлахъ и перемѣнѣ испорченныхъ листовъ въ топкахъ.

На корветѣ «Воевода», во время плаванія въ Японскомъ морѣ, въ сентябрѣ 1860 года, опрѣснительный аппаратъ началъ давать соленую воду. Приступивъ къ исправленію аппарата, чрезъ 5 дней поставили его на мѣсто, но воды нельзя было много опрѣснять, почему уменьшили расходъ ея.

На лодкѣ «Моржъ», во время кругосвѣтнаго плаванія (1861—1862 г.) нѣсколько разъ приходилось приступать къ исправленію котловъ. Исправленія эти состояли въ довольно затруднительной очисткѣ внутреннихъ стѣнъ котловъ и пространства между паровыми трубками отъ соленыхъ осадковъ; въ прочеканкѣ и перемѣнѣ нѣсколькихъ трубокъ. Столь частыя исправленія, по мнѣнію капитанъ-лейтенанта Кроуна, вовсе не касаются прочности котловъ, но происходятъ единственно отъ неудобства употребленія котловъ высокаго давленія, и особенно малаго размѣра, на соленой водѣ.

На клиперѣ «Опричникъ», въ октябрѣ 1861 г., въ Шанхаѣ, въ паровыхъ котлахъ, сдѣланы нижеслѣдующія исправленія: вынули 106 дымогарныхъ трубокъ; котлы очистили въ доступныхъ мѣстахъ отъ осадки соли; вынутыя трубки наставили въ переднихъ концахъ, осмотрѣли и замѣнили новыми; прежнія заплаты въ котлахъ и на дымогарной рѣшеткѣ праваго котла, а также испорченныя кольца дымогарныхъ трубокъ, замѣнили новыми.

На шкунѣ «Алеутъ», на переходѣ въ 1865 году въ Гревзендъ, у двухъ связей въ огненной поверхности каждой топки испортились нарѣзки гаекъ и около нихъ котелъ нѣсколько выдуло.

Въ Грингайтѣ въ обѣихъ топкахъ перемѣнено по три листа, въ 4 ф. длины и $3^1/_2$ ф. ширины, у коихъ оказались небольшіе пузыри и 18 связей замѣнили новыми.

Къ золотникамъ придѣлали вновь 2 простыхъ крана для продуванія,—это сдѣлано для того, что имѣемые пружинные клапаны до того упруги, что дабы пустить въ ходъ остановленную на время машину, необходимо было имѣть не менѣе 18 фунтовъ пару.

25 мая 1866 года, на пути въ Нагасаки, замѣтили выпуклость въ лѣвой топкѣ пароваго котла. Прекративъ пары, осмотрѣли топку и нашли, что отъ образовавшейся плевы на связи огненной поверхности сдала гайка; перемѣнивъ связь, продолжали плаваніе.

Въ Нагасаки, вмѣсто вырубки пузыря огненной поверхности, перемѣнили весь листъ; бока же, выгнувъ на сколько можно было домкратомъ, скрѣпили 2 добавочными связями.

На лодкѣ «Соболь», въ августѣ мѣсяцѣ 1865 г., пройдя въ Англійскомъ каналѣ маякъ Донженесъ, замѣтили, что верхняя часть топки лѣваго котла погнулась внутрь, почему въ этомъ котлѣ прекратили пары; черезъ 4 часа случилось тоже самое и въ правомъ котлѣ. Въ Гаврѣ, въ топкахъ праваго котла выправили вогнутые листы нагрѣваніемъ и посредствомъ домкрата; въ топкахъ же лѣваго котла, гдѣ листы топки были вогнуты въ большемъ размѣрѣ, вогнувшіяся части вырублены и замѣнены новыми.

Исправленіе топокъ обошлось 2517 франковъ 25 сантимовъ.

На корветѣ «Посадникъ», 29 мая 1860 года, случилось поврежденіе въ правомъ котлѣ. Заднюю дымогарную рѣшетку, въ двухъ мѣстахъ, выперло на $^1/_8$ дюйма, почему трубки сошли со своихъ мѣстъ и весь паръ изъ котла бросился въ машину, при чемъ имѣли несчастіе лишиться двухъ машинистовъ: Добрынина

и Алексѣева; они получили столь сильные обжоги, что черезъ 4 часа оба скончались. Старшій механикъ Ро сильно обварилъ себѣ ноги, но поправился. Поврежденіе это повлекло за собою еще худшее: въ то время, когда не было доступа въ машину, вода въ среднемъ котлѣ упала, почему 2 листа въ огненной поверхности и верхнія дымогарныя трубки сдѣлались неблагонадежными.

XI.

ПОВРЕЖДЕНІЯ КАМБУЗОВЪ.

На клиперѣ «Разбойникъ», въ 1860 г., на пути къ мысу Доброй Надежды, нѣсколько разъ обнаруживались въ камбузѣ поврежденія, оттого, что верхній листъ надъ топкою прогорѣлъ и безпрестанно показывалась течь болтами, соединяющими поля камбузныхъ трубъ.

Подходя къ экватору, оказалась снова течь въ камбузѣ, заклепками около топки и треснулъ мѣдный наугольникъ, проходящій поперекъ камбуза, около плиты. Къ счастію, холодильникъ находился въ совершенной исправности, и какъ въ этотъ промежутокъ времени клиперъ былъ 60 часовъ подъ парами, то добывали прѣсную воду черезъ трубку, проведенную, въ Плимутѣ, отъ паровыхъ котловъ.

На кораблѣ «Гангудъ», при обратномъ плаваніи въ Кронштадтъ осенью 1860 г., лопнуло 6 камбузныхъ плитъ, которыя въ Килѣ были замѣнены новыми.

На фрегатѣ «Ослябя», на пути изъ Кронштадта въ Гревзендъ въ декабрѣ 1861 г., испортился паропроизводительный камбузъ, сдѣланный на Ижорскихъ заводахъ. Камбузъ дымилъ до того, что невозможно было оставаться въ палубѣ; гороху вовсе не

переваривалъ; завтракъ поспѣвалъ иногда къ 10 часамъ не смотря на то что разводили огонь въ камбузѣ въ 2 часа ночи. Недостатки камбуза увеличивались еще неумѣньемъ обращаться съ нимъ. Опрѣсненная вода была такъ дурна, что команда предпочитала пить дождевую воду. Когда камбузъ былъ разобранъ г. Гревелеемъ, то онъ нашелъ въ немъ такъ много недостатковъ, что просилъ снять его совсѣмъ и для передѣлки доставить въ Лондонъ.

На корветѣ «Рында», во время плаванія въ 1862 г. въ Индѣйскомъ океанѣ, замѣчено поврежденіе въ камбузѣ: мѣдный листъ надъ топкою прогорѣлъ и пропускалъ воду на топливо, вслѣдствіе чего камбузомъ опрѣснятъ воды не могли болѣе 30 ведръ въ продолженіе 19 часовъ, что́ далеко было недостаточно для ежедневнаго расхода. Пришлось опрѣснять воду посредствомъ одного изъ паровыхъ котловъ.

Для исправленія камбуза, а главное для покупки нужныхъ для того матеріаловъ, зашли на о-въ Яву, въ портъ Батавію.

На фрегатѣ «Дмитрій Донской», въ 1867 г., по неосторожности приставленнаго къ камбузу машиниста, выпучило дно въ большомъ братскомъ котлѣ и сдѣлало въ одномъ углу небольшую трещину, чрезъ которую вся вода ушла изъ котла въ камбузъ. Машинистъ этотъ открылъ кранъ трубы, выпускающей паръ въ холодильники опрѣснительнаго аппарата, въ то время, когда въ эти же холодильники паръ былъ пущенъ изъ паровыхъ котловъ, и какъ эти трубы у опрѣснителей соединяются въ общую, то паръ, по камбузной трубѣ, проникъ въ камбузъ и сгустился въ немъ чрезъ мѣру и хотя вышелъ чрезъ предохранительный клапанъ, но не такъ скоро, какъ требовала прочность дна въ котлѣ. По этому поводу, командиръ фрегата полагаетъ необходимымъ, впредь имѣть отъ камбуза къ холодильнику совершенно отдѣльную трубу, такъ какъ опрѣсненіе изъ камбуза постоянное.

Впослѣдствіи трещина эта увеличилась до того, что въ Плимутѣ пришлось перемѣнить дно камбуза.

XII.

ПОВРЕЖДЕНІЯ МАШИНЪ.

На переходѣ изъ Копенгагена въ Шербургъ, на корветѣ «Волкъ» въ 1857 г., лопнуло мѣдное зубчатое колесо, служащее для перевода машины на задній ходъ, а на «Буйволѣ» лопнула подводная рама. Поврежденія эти исправлены въ Шербургѣ.

---

31 октября 1861 г. шкуна «Псезуапе», по распоряженію контръ-адмирала Шестакова, прибыла въ Марсель, для нѣкоторыхъ исправленій по машинной части. На шкунѣ передѣланъ приводъ системы Пена для перемѣны хода; перемѣнены дымогарныя трубки и сдѣланы другія мелочныя исправленія по механизму. Съ новымъ приводомъ уничтоженъ главный недостатокъ машины тѣмъ, что въ настоящемъ приводѣ эксцентрики плотно насажены на шпонкахъ и остаются неподвижными при перемѣнѣ хода.

На фрегатѣ «Олегъ», на переходѣ изъ Кронштадта въ Киль въ октябрѣ 1860 г., произошло поврежденіе машины отъ неосторожности машиннаго кондуктора: сломалось нѣсколько зубцовъ у шестерней, служащихъ для перевода отсѣкающаго клапана. Одну шестерню пришлось отлить въ Плимутѣ вновь.

На фрегатѣ «Олегъ», въ 1860 г., съ самаго выхода изъ Кронштадта и до Англійскаго канала предохранительные клапаны пропускали очень много пару. При разводкѣ же паровъ въ

Ширнессѣ, лопнула чугунная коробка, вмѣщающая предохранительный клапанъ передняго лѣваго котла. Поврежденіе это произошло отъ дурнаго свойства металла. Коробку отлили вновь.

На корветѣ «Богатырь», въ маѣ мѣсяцѣ 1863 г., въ 35 миляхъ отъ Нагасаки, при полномъ ходѣ машины, переломилась коническая оконечность главнаго вала, которая входитъ въ винтъ; переломъ этотъ, однако, случился такъ удачно, что не помѣшалъ поднять винтъ. По прибытіи въ Шанхай, на буксирѣ парохода «Америка»,—было приступлено къ исправленію поврежденій.

На корветѣ «Варягъ», въ апрѣлѣ 1864 г., обнаружились въ машинѣ слѣдующія поврежденія: лопнуло мѣдное нажимное кольцо (сальникъ), нажимающее набивку въ поршнѣ пароваго цилиндра; оба эти кольца сдѣлали вновь на Бермудскихъ островахъ.

Кромѣ того сломался килевой кингстоновый клапанъ разсольнаго прибора—это доказываетъ несовершенство такого устройства. По мнѣнію капитанъ-лейтенанта Лунда, удобнѣе было бы установить кингстоновый клапанъ не у киля, а только, нѣсколько ниже ватерлиніи,—тогда, при продуваніи паровыхъ котловъ, не дѣйствовало бы на него такъ сильно давленіе забортной воды и при незначительномъ кренѣ судна, легко было бы исправлять его поврежденія.

Коробка съ клапаномъ для трубы излишней воды изъ теплаго ящика, соединена съ бортомъ и этою трубою просто на фланцахъ и не можетъ имѣть никакого движенія, и во время бурнаго плаванія замѣчено, что отъ сильной качки подобное соединеніе ослабѣваетъ и подается вода. А потому онъ предполагаетъ имѣть для соединенія этой коробки съ трубою, вмѣсто фланца, подвижное соединеніе—сальникъ, оставя соединеніе коробки у борта какъ прежде, на фланцахъ.

На корветѣ «Варягъ», въ ноябрѣ мѣсяцѣ 1865 года, въ Нагасаки, при спускѣ дымовой трубы, лопнуло звено одной цѣпи,—отчего труба, перевѣсившись всей тяжестію своею на другую, оставшуюся цѣпь, сообщила такой сильныя толчекъ зубчатому

колесу на винтѣ, вокругъ котораго обвернута цѣпь, что это чугунное колесо, или шестерня, лопнуло на двѣ части и труба быстро опустилась, и произвела еще нѣсколько мелочныхъ поврежденій. Шестерня сдѣлана здѣсь новая.

На томъ же корветѣ пришлось отливать въ японскомъ механическомъ заведеніи мѣдныя колонны подъемной рамы гребнаго винта, сломавшіяся еще въ апрѣлѣ мѣсяцѣ, на переходѣ изъ Нагасаки въ Юкагаму; но отливка ихъ изъ металла, имѣвшагося на заводѣ, не удавалась нѣсколько разъ, вслѣдствіе чего съ корвета отдали старыя колонны и тогда, съ прибавкою заводской мѣди, отливка ихъ удалась съ перваго разу.

По этому поводу капитанъ-лейтенантъ Лундъ, говоритъ, что было бы полезно, если бы суда, отправляющіяся въ дальнее плаваніе, брали съ собою въ запасъ нѣсколько кусковъ такъ называемаго пушечнаго металла.

На фрегатѣ «Александръ Невскій», на переходѣ изъ Нью-Іорка въ Кадиксъ, въ іюлѣ 1864 года, мотылевый подшипникъ гребнаго вала началъ разгорячаться, вслѣдствіе того, что въ него попало нѣсколько сажи и угля, вылетавшихъ изъ трубы и попадавшихъ черезъ открытые люки въ подшипникъ. Для предупрежденія этого на будущее время, сдѣлали надъ подшипниками не большіе тенты.

По приходѣ въ Кадиксъ, пришлось сдѣлать нѣкоторыя исправленія въ машинѣ: у золотниковъ штока передней машины вытянули крѣпительную чеку и такую же чеку у золотника штока задней машины замѣнили новою. Въ станинѣ воздушнаго насоса вставили новый болтъ, взамѣнъ сломавшагося и поставили на мѣсто одинъ резиновый клапанъ, взамѣнъ сорваннаго.

На клиперѣ «Изумрудъ», еще по приходѣ въ 1865 году изъ Кронштадта въ Копенгагенъ, замѣтили, что отъ напора винта, упорный подшипникъ давалъ движеніе.

Для уничтоженія давленія на упорный подшипникъ, а слѣдовательно—и на коленчатый валъ, механикъ клипера, предложилъ

сдѣлать въ Капштатѣ приспособленіе къ винту, которымъ почти уничтожился зазоръ между переднею частію винта и упорною подушкою передняго ахтерштевня, и все давленіе винта перенеслось съ упорнаго подшипника на упомянутую подушку.

На фрегатѣ «Свѣтлана», по приходѣ въ 1866 году на Фунчальскій рейдъ, при осмотрѣ машины, оказалась, въ крышкѣ одного изъ холодильниковъ сквозная трещина въ поляхъ ея. Исправивъ на сколько можно это поврежденіе, фрегатъ продолжалъ плаваніе въ Ріо-Жанейро, гдѣ отлили новую крышку.

На фрегатѣ «Свѣтлана», въ Средиземномъ морѣ, винтъ при спускѣ не садился съ разу на мѣсто. По осмотрѣ оказалось, что верхняя рама, двигаясь съ большимъ зазоромъ по ахтерштевнямъ, имѣла движеніе въ обѣ стороны и, подходя на мѣсто, не входила нижнимъ концомъ въ отверзтіе, имѣющееся въ муфтѣ. Въ Гибралтарѣ это поврежденіе исправлено.

На фрегатѣ «Дмитрій Донской», въ ноябрѣ мѣсяцѣ 1867 года, не могли поднять винта, пока не взяли въ помощь винтъ-шкентелямъ стень-вынтрепныя гини за передній конецъ рамы. Этимъ концомъ рама ударялась въ кремальеръ и, упершись, не подавалась къ верху. Не найдя причины, препятствовавшей подъему винта, командиръ фрегата приписываетъ это перегиби фрегата, которая была 1,6 дюйма.

Когда же винтъ подняли, то сломаннымъ оказался въ верхней рамѣ верхній стержень отъ стопора. Слышенъ былъ одновременно сильный стукъ въ винтѣ, происходившій, какъ оказалось, вслѣдствіе задѣванія лопасти за спустившійся, по сломаніи стержня, стопоръ. И когда онъ прочертилъ себѣ въ лопасти дорожку, на свою ширину, то стукъ прекратился.

На клиперѣ «Всадникъ», въ 1866 г., вольный машинистъ Бобыльковъ, когда клиперъ былъ подъ парами, насыпалъ въ упорный подшипникъ наждаку и мусору, чрезъ что подшипникъ сильно разгорячился; но какъ обстоятельство это скоро обнару-

жилось и машина была во́-время остановлена, то дѣло обошлось безъ дальнѣйшихъ дурныхъ послѣдствій.

На клиперѣ «Всадникъ», на пути въ Хакодате, 7 августа 1869 года, замѣтили, что винтъ сталъ постукивать, особенно въ то время, когда корма подымалась на волненіи. Попробовавъ уменьшить число оборотовъ и замѣтя, что стукъ сталъ еще сильнѣе, продолжали идти полнымъ ходомъ.

Поднявъ винтъ, нашли, что бакаутовыя планки между подшипниками и въ самыхъ подшипникахъ обтерлись такъ, что имѣлось слабины до $^1/_4$ дюйма.

Кромѣ того, по осмотрѣ пружинъ въ поршняхъ цилиндровъ, оказалось 8 лопнувшихъ пружинъ.

Поврежденія эти были исправлены въ Хакодате.

На фрегатѣ «Аскольдъ», въ 1857 г., на пути изъ Кронштадта къ Килю, лопнуло мѣдное кольцо передняго эксцентрика; на другой день лопнула вертикальная тяга того же эксцентрика и мѣдное кольцо кормоваго эксцентрика. Вещи эти были замѣнены запасными, но служили весьма недолго и фрегатъ вступилъ подъ паруса. Въ Килѣ, на заводѣ, было заказано шесть мѣдныхъ колецъ. По мнѣнію механика, кольца эти лопались по слабости металла и дурной отливки, а также и отъ того, что они были безъ желѣзнаго снаружи крѣпленія, какъ дѣлаютъ ихъ обыкновенно. Новые эксцентрики оказались вполнѣ удовлетворительными.

На фрегатѣ «Ослябя», при слѣдованіи его, въ 1863 г., въ Нью-Іоркъ, винтъ началъ стучать. По осмотрѣ же его оказалось, что мѣдный болтъ съ нарѣзкою, который держалъ стопоръ винта въ поднятомъ положеніи сломался, отчего стопоръ опустился. Болтъ этотъ оказался литой, вмѣсто того чтобы быть изъ красной кованной мѣди, и въ изломѣ обнаружилась пленка.

На пароходо-фрегатѣ «Олафъ» въ 1859 году, на пути въ Виллафранку, забортная труба теплаго ящика, лѣвой машины,

треснула около фланца. Поврежденіе это исправлено въ портѣ Магонъ.

На клиперѣ «Гайдамакъ», по выходѣ изъ Англійскаго канала, валъ въ подшипникахъ на всемъ протяженіи сѣлъ, отчего подшипники сильно покривились.

XIII.

ПОВРЕЖДЕНІЕ ВИНТА.

а) На лодкѣ «Моржъ», во время перехода изъ Грингайта въ Соутгамптонъ, въ январѣ 1861 года, при поворотѣ и маломъ ходѣ, одна изъ лопастей винта ударилась вскользь о бочку и согнулась.

Но какъ колодецъ на лодкѣ такъ малъ, что винтъ можетъ пройти только въ извѣстномъ направленіи и задвижныя дверцы и механизмъ ихъ, выдаваясь треугольникомъ на обѣихъ сторонахъ колодца, препятствовали подъему винта, то лодкѣ пришлось войти для исправленія винта въ соутгамптонскій сухой докъ.

б) На лодкѣ «Моржъ», въ маѣ мѣсяцѣ 1862 года, въ Амурскомъ лиманѣ, обѣ лопасти винта отъ ударовъ о встрѣченный тамъ ледъ, согнулись. Почему винтъ замѣнили запаснымъ.

На корветѣ «Калевала», въ 1861 г., на пути въ С.-Франциско, гребной винтъ сильно стучалъ, при пусканіи машины въ ходъ, также при перемѣнѣ хода и при маломъ числѣ оборотовъ. По прибытіи въ С.-Франциско, устроивъ на корветѣ стрѣлы изъ запасной стеньги и утлегаря, съ помощію ихъ, вынули винтъ изъ колодца и положили на палубу. По осмотрѣ оказа-

лось, что стукъ винта происходилъ оттого, что онъ съ своимъ валомъ, могъ подаваться въ подшипникахъ рамы взадъ и впередъ, болѣе чѣмъ на половину дюйма; мѣдное кольцо, положенное съ передней части муфты, треснуло и значительно стерлось. По предложенію механика, новое мѣдное кольцо посадили на самый валъ и такого размѣренія, что оставалось не болѣе $^1/_2$ дюйма зазору между муфтой винта и подшипниками въ подъемной рамѣ. Послѣ этихъ исправленій стукъ уничтожился.

На корветѣ «Варягъ», 15 апрѣля 1865 года, при подъемѣ гребнаго винта, задняя соединительная колонна подъемной рамы выскочила изъ своего мѣста, при самомъ началѣ подъема, отчего задняя часть рамы отдѣлилась, а вслѣдствіе того передняя колонна значительно согнулась. Этотъ непріятный и, могущій имѣть важныя послѣдствія, случай, произошелъ отъ того, что мѣдная чека, соединяющая означенную колонну съ валомъ винта, выскочила, вѣроятно сломавшись еще до подъема. Такой случай показываетъ, какъ надобно быть осторожнымъ съ винтомъ, стараясь по возможности облегчить напоръ тяжести поднятаго винта на раму, съ которою онъ обыкновенно соединяется чеками. По сію пору на корветѣ, какъ на многихъ судахъ нашего флота, поднятый винтъ утверждался на дубовыхъ стойкахъ, подложенныхъ подъ раму, а не подъ самый валъ винта, такъ что если бы чека сломалась въ то время, когда винтъ былъ поднятъ, или при спускѣ его, то, вѣроятно, онъ во всякомъ случаѣ не надѣлалъ бы большаго вреда, такъ какъ, кромѣ стопоровъ у рамы, имѣется стопоръ и у самаго вала. Вышеописанный способъ утвержденія поднятаго винта,—гдѣ вся тяжесть его (380 пуд.) лежитъ на чекахъ, соединяющихъ колонны рамы съ валомъ и верхнею подушкою, при имѣющемся въ помощь мѣдномъ стопорѣ у вала,—по видимому достаточенъ; но для большей вѣрности будетъ лучше сдѣлать вспомогательное скрѣпленіе подъ самый валъ винта, съ каковою цѣлью будетъ исполнена мысль начальника эскадры Тихаго океана: подводить подъ валъ желѣзныя цѣпи, на которыхъ онъ лежалъ бы всею своею тяжестію.

При выпрямленіи колоннъ, задняя (менѣе согнутая) совершенно

выпрямилась, передняя же сломалась, а потому ее замѣнили желѣзною, для чего былъ употребленъ одинъ изъ желѣзныхъ пиллерсовъ, поддерживающихъ бимсы надъ машиною; эта работа была окончена и винтъ былъ на мѣстѣ черезъ 30 часовъ по поднятіи его.

XIV.

СЛУЧАИ СЪ ГРЕБНЫМИ СУДАМИ.

1.

23 сентября 1851 г., когда корветъ «Оливуца» стоялъ на якорѣ въ Аванчинской губѣ, командиръ корвета капитанъ-лейтенантъ Сущевъ приказалъ изготовить восьмерку, поставить мачты и положить 12 двухъ-пудовыхъ баластинъ. Когда же шлюпка была готова, отправился на ней подъ парусами, съ 8 человѣками гребцовъ и унтеръ-офицеромъ, къ устью малой Авачинской губы. Обогнувъ кошку, шлюпка, нашедшимъ порывомъ, была накренена на лѣвую сторону и съ тѣмъ вмѣстѣ пошла ко дну, на разстояніи отъ корвета 245 саженъ.

Немедленно посланы были всѣ имѣющіеся на корветѣ и въ порту шлюпки, для поданія помощи погибавшимъ. Въ тоже время вельботъ американскаго китобойнаго судна «Bengal», проходя мимо мѣста гибели, успѣлъ придти ранѣе нашихъ шлюпокъ и уже спасалъ шестаго матроса, когда подошли шлюпки отъ корвета и порта. При этомъ несчастномъ случаѣ утонули: капитанъ-лейтенантъ Сущевъ, квартирмейстеръ Заручевскій, матросы: Макаровъ и Курицынъ и тѣла ихъ, при всемъ стараніи, не найдены.

2.

Въ исходѣ сентября 1853 года, когда шкуна «Востокъ» стояла на мели у о-ва Сахалина, пришлось для снятія ея, завести

29 пуд. якорь. Но какъ 4-хъ весельный барказъ не могъ поднять якорь, то къ штоку его принайтовили двѣ 20 пуд. бочки, и якорь на буксирѣ барказа отправили вплавь. Придя къ назначенному мѣсту, боцманъ, рубившій найтовы, въ торопяхъ забылъ обрубить прежде буксирный фалень, по недосмотру взятый не за бочечные найтовы, а за якорный рымъ—взмахнулъ топоромъ и обрубилъ найтовы. Барказъ исчезъ вмѣстѣ съ якоремъ, при чемъ бывшіе на барказѣ 5 человѣкъ понеслись по теченію. Изъ нихъ 4 челов. спасли, а пятый—матросъ Якимовъ—утонулъ.

3.

6 октября 1857 года, во время свѣжаго вѣтра отъ SO, съ теченіемъ до 3 узловъ, на Копенгагенскомъ рейдѣ, катеръ съ корвета «Бояринъ», возвращавшійся съ берегу подъ парусами съ мичманомъ Перелешинымъ, не поворотивъ во-время отъ клипера «Пластунъ», попалъ къ нему на выстрѣлъ, легъ на бокъ и наполнился водою. Всѣ люди были немедленно спасены на клиперъ, а катеръ отнесенный теченіемъ на берегъ, былъ взятъ на корветъ безъ поврежденій.

4.

5 февраля 1859 года катеръ съ клипера «Опричникъ», шедшій подъ парусами въ Саймонсъ-байской бухтѣ, поворачивая черезъ фордевиндъ, опрокинулся, при чемъ потонули матросы: Яровъ, Пѣтуховъ и Сидоблазъ.

5.

17 марта 1862 года старшій офицеръ корвета «Калевала», лейтенантъ Конаржевскій, отправился на Ганолулскомъ рейдѣ, попробовать паруса на вельботѣ, уменьшенные въ третій разъ по выходѣ изъ Кронштадта; но на первомъ же галсѣ отъ корвета вельботъ опрокинуло. Шлюпки съ корвета подошли очень скоро и подобрали гребцовъ и лейтенанта Конаржевскаго.

6.

18 марта 1862 года корветъ «Посадникъ» имѣлъ несчастіе лишиться гардемарина Андрея Попова и матроса Гомзакова. Гардемаринъ Поповъ построилъ самъ двойку въ 13 фут. и вооружилъ ее. Въ продолженіе 2 мѣсяцевъ Поповъ катался на ней, какъ и 18 марта, когда былъ отпущенъ съ корвета на своей двойкѣ въ Хакодате. Завезя на пристань офицеровъ, ѣхавшихъ на берегъ,—онъ шелъ подъ веслами по направленію къ корвету, при легкомъ вѣтрѣ отъ W съ небольшими порывами со снѣгомъ; но подойдя подъ корму корвета, поставилъ паруса и легъ въ бейдевиндъ на лѣвый галсъ; потомъ поворотилъ и снова легъ между корветомъ и клипером и пройдя суда спустился къ рѣчкѣ Камида къ устью, которая находилась въ верстѣ отъ судовъ. На половинѣ пути онъ былъ скрытъ сильно пошедшимъ снѣгомъ, продолжавшимся около 15 минутъ, по прошествіи которыхъ сигнальщикъ доложилъ вахтенному начальнику, что двойка вошла въ рѣчку и скрылась за домами деревни. Прождавъ нѣкоторое время и не видя возвращенія двойки, съ вахты послали на берегъ приказаніе Попову немедленно явиться на корветъ, потому что порывы вѣтра стали сильнѣе.

Но на берегу узнали, что Поповъ вовсе не заѣзжалъ въ деревню! И съ этого времени всѣ поиски за нимъ оказались тщетными. И только черезъ шесть дней нашли на берегу фуражку матроса, перчатку Попова и люкъ отъ его двойки. 30 апрѣля выброшено было на берегъ и тѣло Попова и предано землѣ по обрядамъ нашей церкви. Тѣло же матроса найдено выброшеннымъ 16 мая и также погребено.

XV.

УШИБЫ, УВѢЧЬЯ И СЛУЧАИ, СОПРОВОЖДАВШІЕСЯ СМЕРТІЮ ЛЮДЕЙ.

На фрегатѣ «Паллада», 8 сентября 1853 г., находившійся на форъ-салингѣ, при поднятіи брамъ-стенегъ и брамъ-рей, матросъ Борисовъ упалъ оттуда на палубу и при паденіи получилъ переломы костей съ признаками сотрясенія мозга. Черезъ 5 часовъ онъ умеръ.

10 іюля 1853 г. на томъ же фрегатѣ, при тягѣ сей-талей, заложенныхъ въ помощь гротъ-вантамъ, подавшимся на бензеляхъ отъ сильнаго шторма,—стоявшему на гротъ-путенсъ-вантахъ матросу Янъ Ларю, разогнувшимся гакомъ ударило въ голову и раздробило темянныя и затылочную кости, отчего онъ чрезъ пять дней умеръ.

На корветѣ «Оливуца», въ 1850 г., на переходѣ его изъ Плимута въ Ріо-Жанейро, шкиперъ коллежскій секретарь Матвѣевъ упалъ съ трапа въ форъ-люкъ, разбилъ себѣ голову и черезъ два часа умеръ.

На томъ же корветѣ, 1 марта 1851 г. когда онъ находился у мыса Горна, при крѣпленіи марселя въ крѣпкій вѣтеръ, марсовому Жукову придавило руку марса-реей къ стеньгѣ. Марсовые удержали его отъ паденія. Но пришлось отнять ему руку. Черезъ мѣсяцъ онъ совсѣмъ поправился.

---

11 сентября 1857 г. на корветѣ «Вепрь» во время салюта крѣпости Кронборгъ, матросъ Фоменко, заряжавшій орудіе, былъ

выброшенъ за бортъ, вспыхнувшимъ картузомъ, но тотчасъ же спасенъ спущенною шлюпкою. Ему пришлось отнять два сустава четвертаго пальца правой руки. Онъ совершенно поправился.

---

15 августа 1858 г. на фрегатѣ «Аскольдъ», на Симодскомъ рейдѣ, машинистъ Юдинъ, переходя черезъ машинный люкъ на верхней палубѣ, оступился, упалъ черезъ отверзтіе, гдѣ стоялъ виндзейль, въ машину, повредилъ черепъ и чрезъ два часа умеръ.

На клиперѣ «Пластунъ» въ 1857 г., на Шербургскомъ рейдѣ, при заряженіи орудія, преждевременнымъ выстрѣломъ, ранило двухъ рядовыхъ, которые были отправлены въ Шербургскій госпиталь.

---

7 января 1862 г. на транспортѣ «Гилякъ» матросъ Мартынскопъ, посланный для отдачи бомъ-кливера, возвращаясь по утлегарю, упалъ въ воду и утонулъ, не смотря на всѣ принятыя мѣры къ спасенію.

---

11 февраля 1863 года, на фрегатѣ «Дмитрій Донской» матросъ Пѣтуховъ, заводившій матъ на фока-рею, по неосторожности, упалъ въ воду. И хотя онъ былъ спасенъ, но отъ важныхъ ушибовъ умеръ.

На корветѣ «Аскольдъ», въ 1869 г., матросъ Мѣдниковъ упалъ съ форъ-марса и переломилъ себѣ кость таза, а матросъ Пегахинъ былъ придавленъ брамъ-такелажемъ, при лопнувшемъ брамъ-горденѣ, во время спуска брамъ-стеньги. Ему переломило руку и разорвало кожу на лбу. Оба поправились.

На корветѣ «Волкъ», въ 1858 г., при снятіи съ якоря съ Тулонскаго рейда, матросъ Шлыкъ, закладывая катъ, соскользнувъ съ бесѣдки и ударившись о лапу якоря, упалъ въ воду.

Не смотря на геройское самоотверженіе боцмана Ефимова, немедленно бросившагося за бортъ для спасенія товарища, Шлыкъ утонулъ, и едва только успѣли спасти Ефимова, ибо корветъ имѣлъ ходъ и былъ подъ парами.

На корветѣ «Баянъ» въ 1858 году, при снятіи съ Спитгедскаго рейда, матросъ Трифановъ, по неосторожности, попалъ между вымбовкой и пиллерсомъ. Здоровье его впослѣдствіи возстановилось.

---

13 февраля 1859 года на фрегатѣ «Полканъ», при подъемѣ брамъ-рей, съ гротоваго клотика упала флюгарка и, при паденіи, пробила черепъ матросу Гагаринскому, который скончался черезъ пять минутъ.

---

2 декабря 1858 года, на корветѣ «Гридень», во время салюта, раздробило матросу Панфилову правую руку, которую пришлось отнять. Черезъ недѣлю больной поправился.

На корветѣ «Гридень», по приходѣ въ ноябрѣ 1861 года въ Сингапуръ, при салютѣ, матросъ Бормотовъ, при досылкѣ картуза, неожиданнымъ воспламененіемъ заряда, выброшенъ за бортъ и въ тотъ же моментъ погрузился на дно; посланная шлюпка не могла отыскать трупа.

На корветѣ «Гридень», при обратномъ слѣдованіи въ Балтику, 5 марта 1862 года, матросъ Васильевъ, бѣжавъ по вантамъ, оборвался и скатившись по нимъ, ударился головой о пушку и уже мертвой упалъ въ воду, такъ что помощь и спасеніе были напрасны.

13 октября 1866 года, во время ученья пальбѣ съ ядрами, у одного орудія произошелъ преждевременный выстрѣлъ, которымъ оторвало по одной рукѣ матросамъ Кожевину и Желѣзникову, изъ коихъ первый умеръ.

---

26 января 1859 года, на кораблѣ «Синопъ», по снятіи съ якоря съ Мессинскаго рейда, чтобы очистить якорь, подняли его на катъ и положивъ найтовъ, расклѣпали цѣпь отъ якорнаго рыма. Цѣпи за бортомъ было до 30 сажень; уже отдѣлили бухту отъ вертлюга якоря, какъ вдругъ сломался гакъ катъ-блока, при чемъ цѣпью, лежащею на штокѣ, придавило ногу боцману Примѣтову. Тотчасъ снесли его въ лазаретъ; старшій врачъ нашелъ необходимымъ отнять у него лѣвую ногу ниже колѣна.

14 марта 1859 года, на кораблѣ «Синопъ», матросъ Пучковъ, поправляя матъ на стень-вантахъ у сарвиня, оборвался и упалъ; на лету задѣлъ за грота-брасъ и потомъ упалъ въ воду. Въ это время, находившійся на гротъ-русленяхъ матросъ Павловъ, во всей одеждѣ, бросился для спасенія— и не успѣли еще спустить шлюпки, какъ онъ уже держалъ на рукахъ Пучкова, находившагося въ безчувственномъ состояніи и спасъ его отъ неминуемой смерти. Оба они остались совершенно здоровыми.

Въ маѣ мѣсяцѣ 1859 года, на кораблѣ «Синопъ», во время перехода изъ Средиземнаго моря въ Портсмутъ, форъ-марсовой, идя на марсъ, оступился у путенсъ-вантъ и упалъ на палубу замертво.

---

26 сентября 1859 года, на клиперѣ «Разбойникъ», машинисту Никитину, смазывавшему эксцентрики, оторвало первые суставы двухъ пальцевъ правой руки. Немедленно была сдѣлана перевязка судовымъ медикомъ и больной впослѣдствіи выздоровѣлъ.

По выходѣ клипера «Разбойникъ» съ Плимутскаго рейда, въ январѣ 1860 г., на палубѣ находилось около 15 тоннъ угля. Пройдя Англійскій каналъ, клиперъ встрѣтилъ свѣжій вѣтеръ и большое волненіе. Одна волна вкатилась въ клиперъ сзади гротъ-вантъ; три угольные мѣшка тронулись. Въ это время командиръ клипера капитанъ-лейтенантъ Ратьковъ случайно проходилъ мимо, и мѣшки придавили ему правую ногу къ желѣзнымъ ядернымъ кранцамъ машиннаго люка. Команда бросилась растаскивать уголь; командира унесли въ каюту. Къ счастію оказалось, что не было ни перелома, ни вывиха, а только сильный ушибъ.

На клиперѣ «Разбойникъ», 26 мая 1860 г., при подъемѣ брамъ-рей, накладывавшій брамъ-топенантъ, матросъ Клыковъ оборвался съ форъ-брамъ-вантъ и, упавъ за бортъ, утонулъ, не смотря на всѣ принятыя мѣры къ его спасенію.

---

28 ноября 1859 г. на корветѣ «Волъ», при уборкѣ брамселей, съ форъ-брамъ-реи, по неосторожности, сорвался матросъ Осиповъ: упавъ сначала на марсъ и не задержавшись тамъ, онъ свалился на палубу; но благодаря Бога, не разшибся. При медицинскомъ пособіи, силы его скоро возстановились.

На кораблѣ «Гангудъ», въ ноябрѣ 1859 г., въ Ферролѣ, потеряли человѣка, найденнаго на берегу мертвымъ.

На томъ же кораблѣ, 2 іюля 1860 г., при отдачѣ парусовъ для просушки, набранною бухтою гротовой анапути, сдернуло съ грота-реи унтеръ-офицера Пономарева, при чемъ, упавши на палубу, онъ переломилъ лѣвую ногу у стопы ниже колѣна; больной впослѣдствіи поправился.

На фрегатѣ «Свѣтлана», осенью 1859 г., при постановкѣ парусовъ въ морѣ, упалъ человѣкъ съ гротъ-марса-реи и утонулъ.

На томъ же фрегатѣ, во время шторма въ Атлантическомъ океанѣ, въ мартѣ 1860 г., при занесеніи на мачты, въ шкентеля, сей-талей, въ помощь штагамъ,—матросъ Степановъ оборвался изъ-подъ форъ-марса и силою вѣтра и розмахомъ былъ отброшенъ за бортъ и изъ воды не показался.

На томъ же фрегатѣ, въ 1862 г. въ гавани Станлей, матросъ Жильцовъ, желая на берегу перепрыгнуть черезъ рытвину, оступился и сломалъ себѣ ногу въ составѣ ступни. Здоровье его скоро возстановилось.

На томъ же фрегатѣ, 8 марта 1862 г., матросъ Даниловъ, взойдя на рею, хотѣлъ перейти на подвѣтренный нокъ, и въ то время, когда онъ былъ между мачтой и гордень-блокомъ, фокарею сильно качнуло и его придавило. При чемъ сильно надавило

тазовыя кости. Впослѣдствіи онъ поправился, но не могъ свободно ступать на лѣвую ногу.

Осенью 1859 г. на корветѣ «Медвѣдь» лишились двухъ человѣкъ: одинъ упалъ съ форъ-брамъ-реи, а другой, будучи дневальнымъ на шлюпкѣ и отливая ночью воду, по неосторожности, вывернулся и утонулъ.

---

10 октября 1859 г. на корветѣ «Рында» съ гротовыхъ стень-вантъ упалъ на палубу матросъ Синицкій и при паденіи переломилъ себѣ обѣ кости лѣвой ноги ниже колѣна. Нога спасена и паденіе это не оставило послѣдствій.

Въ маѣ мѣсяцѣ 1863 г. съ корвета «Рында» былъ посланъ вельботъ вверхъ по р. Стахинъ, для осмотра ея. Вельботъ, не выгребая противъ теченія, шелъ нѣкоторое время бичевникомъ, который тянули три матроса по отмели. Вдругъ вельботъ взялъ сильный ходъ впередъ, попавъ въ струю попутнаго теченія, отчего конецъ ослабъ и вельботъ понесся на камень. Въ такомъ положеніи, находившійся на вельботѣ лейтенантъ Перелешинъ рѣшился взять людей на вельботъ. Двое изъ бывшихъ на концѣ матросовъ, держа конецъ въ рукахъ, достигли вельбота, а третій—Сергѣевъ, выпустивъ конецъ изъ рукъ, былъ увлеченъ теченіемъ и утонулъ.

---

29 сентября 1859 г., во время слѣдованія клипера «Опричникъ» изъ Хакодате въ Николаевскъ, вахтенный начальникъ мичманъ Тизенгаузенъ, стоя на рубкѣ, стремительною качкою былъ сброшенъ съ рубки за бортъ. Хотя стоявшій тутъ же матросъ Титовъ бросилъ немедленно спасительный кругъ, а клиперъ тотчасъ же поворотилъ черезъ фордевиндъ, но мичмана Тизенгаузена на водѣ уже не было видно; шлюпку же на огромномъ волненіи спустить не было возможности. Несчастіе это случилось на параллели мыса Лесепса.

На корветѣ «Посадникъ», во время стоянки въ Саймонсъ-баѣ въ февралѣ 1860 г., имѣли несчастіе лишиться двухъ матросовъ: Фадѣева, который 16 февраля, въ пьяномъ видѣ, упалъ съ утеса и тотчасъ лишился жизни, и комендора Матвѣева, который, при салютѣ 19 февраля, бывъ выброшенъ нечаяннымъ выстрѣломъ за бортъ, прямо пошелъ на дно и только черезъ недѣлю тѣло его было принесено волнами на морской берегъ.

Команды корвета «Посадникъ», матросъ Соцкій, находясь на японскомъ баркѣ, для обученія команды, 9 ноября 1861 г. въ Сунгарскомъ проливѣ, при очищеніи лопнувшаго въ свѣжій вѣтеръ гротъ-марса-шкота, былъ сброшенъ за бортъ, и при паденіи, ударившись о руслень, утонулъ.

На фрегатѣ «Генералъ-Адмиралъ» по выходѣ его, 2 августа 1860 года изъ Плимута, упалъ съ фиша въ воду унтеръ-офицеръ Лукашевичъ, и вслѣдъ за крикомъ: «человѣкъ за бортомъ»! раздался другой крикъ: «офицеръ за бортомъ!» Буй сейчасъ былъ брошенъ и ходъ остановленъ. Лоцманская шлюпка, которую тащили за фрегатомъ, подхватила утопавшаго Лукашевича и его избавителя лейтенанта Фальбе. Послѣдній за это самоотверженіе былъ награжденъ золотою медалью, съ надписью *за спасеніе* и орденомъ св. Станислава 2 степени.

Команды фрегата «Генералъ-Адмиралъ» матросъ Фадѣевъ, отпущенный въ 1862 году, въ Пиреѣ, на берегъ гулять, неловко прыгнувъ сверху внизъ съ одного камня на другой, переломилъ кости голени на лѣвой ногѣ.

На корветѣ «Калевала», на пути къ о-ву Мадера, въ 1860 году, матросъ Кушмановъ, переломилъ ногу, при паденіи его съ марса-реи, при крѣпленіи въ жестокій вѣтеръ форъ-марселя; къ счастію, при этомъ онъ задержался за снасти и повисъ подъ фока-реей, откуда благополучно былъ спущенъ на палубу. Нога впослѣдствіи срослась.

На томъ же корветѣ, во время пребыванія въ Шанхаѣ, въ день коронаціи Ихъ Императорскихъ Величествъ, во время са-

люта, преждевременнымъ выстрѣломъ оторвало лѣвую руку до кисти, съ переломомъ кисти выше локтя, заряжавшему орудіе матросу Бестужеву; другому матросу Хайбулину обожгло правую руку и оборвало кожу на нѣсколькихъ пальцахъ. Первому изъ нихъ была отнята рука, а второму были поданы простыя медицинскія пособія. 31 августа Бестужевъ умеръ, а Хайбулинъ впослѣдствіи поправился.

---

25 января 1867 года на клиперѣ «Гайдамакъ» гардемаринъ Верховскій, обучаясь со своими марсовыми бросанію лота, имѣлъ несчастіе сорваться съ русленя. Тотчасъ былъ брошенъ спасительный буй, но Верховскій уцѣпился за лотъ-линь и такимъ образомъ висѣлъ нѣкоторое время у борта. Ходу въ это время было до $8^1/_2$ узловъ и силъ Верховскаго не могло хватить, чтобы держаться пока клиперъ остановится, а потому онъ скоро оборвался; но за нимъ бросился за бортъ унтеръ-офицеръ Сагитовъ. Три спасительныхъ буйка полетѣло вслѣдъ за нимъ, но Верховскій не поймалъ ни одного изъ нихъ, и оказалось потомъ— не обратилъ на нихъ вниманія, а умѣя порядочно плавать ждалъ скоро ли придетъ за нимъ шлюпка. Немедленно сбросили на воду вельботъ, а за нимъ и катеръ № 1 и легли въ дрейфъ. На вельботѣ были доставлены оба утопавшіе, причемъ Верховскій былъ взятъ съ воды безъ чувствъ.

На клиперѣ «Гайдамакъ», въ 1864 г., мичманъ Дурново, стрѣляя изъ револьвера въ цѣль, нечаянно ранилъ въ руку лейтенанта Авелана. По несчастію, пуля попала въ кисть руки и раздробила ее, такъ что рана была серіозна, но больной поправился.

На фрегатѣ «Олегъ», въ январѣ 1861 года, на Виллафранкскомъ рейдѣ, на гротъ-брамъ-рею были посланы люди поправить брамсель и занести брамъ-гордени. Въ это время брамъ-тспенантъ съ лѣвой, худо завернутый на планку на марсѣ, вдругъ много потравился и находившіеся на лѣвомъ нокѣ матросы Кочеровъ и Мазитовъ упали: первый на палубу, съ которой былъ поднятъ

мертвый: второй въ воду, задѣвъ при паденіи вскользь о марсарею. Мазатовъ былъ спасенъ и выздоровѣлъ.

На томъ же фрегатѣ, на Тулонскомъ рейдѣ, при отдачѣ парусовъ для просушки, одинъ изъ лучшихъ матросовъ, Саръ, шелъ вторымъ съ праваго нока, по неосторожности оступился и упалъ на палубу. Первый ударъ его былъ о выблинки нижнихъ вантъ, три изъ нихъ оборвались и онъ упалъ сначала на коечныя сѣтки, а потомъ на пушку. При этомъ онъ сломалъ себѣ руку, ногу, разбилъ нижнюю челюсть и сдѣлалъ на головѣ два сильныхъ ушиба, повредившіе глазной нервъ.

На томъ же фрегатѣ въ 1861 году, когда онъ стоялъ въ Тулонскомъ докѣ, квартирмейстеръ Вославчикъ, идя отъ мѣста, гдѣ находилась кухня фрегата и подойдя къ лѣвой сторонѣ дока, сталъ спускаться съ него, вѣроятно имѣя намѣреніе пройти подъ килемъ фрегата по сходнѣ, положенной съ правой стороны, но съ 3-й ступеньки поскользнулся, упалъ на дно дока и поднятъ былъ мертвымъ.

На томъ же фрегатѣ, въ декабрѣ 1861 года, одинъ матросъ, играя, бѣжалъ по батарейной палубѣ, задѣлъ ногою за якорную цѣпь, упалъ и переломилъ ногу у самой ступни. Кость срослась и больной поправился.

Команды того же фрегата матросъ Рыбниковъ, уволенный, въ 1864 г., въ Шербургѣ на берегъ, былъ найденъ на другой день около высокой стѣнки купеческой гавани, на отмели мертвымъ. Вѣроятно ночью, искавши пристани, зашелъ на стѣнку купеческой гавани близъ маяка, и не будучи никѣмъ замѣченъ, поскользнулся на гладкой поверхности и упалъ съ высоты 40 футъ, на груду камней, обнаженныхъ отливомъ, головой внизъ.

Въ 1861 году, на клиперѣ «Джигитъ», въ Батавіи, матросъ Ивановъ, при работѣ на утлегарѣ, упалъ въ осушенный докъ, съ высоты 22 футъ, но такъ счастливо, что не получилъ ни одного перелома и скоро поправился.

На корветѣ «Бояринъ», 1 іюля 1861 года, матросъ Васюковъ, спускаясь во время игръ по фоковымъ эринсъ-талямъ, сорвался

и упалъ на палубу, при чемъ переломилъ себѣ правую бедренную кость, повредилъ нѣсколько зубовъ и сильно ушибъ голову. Впослѣдствіи кость срослась и больной поправился.

На фрегатѣ «Ослябя», 2 ноября 1861 года, машинистъ Воробьевъ, осматривая винтовый валъ около дейдвудной трубы, оступился, и болтами муфты ему раздавило на правой ногѣ кости втораго пальца, съ разорваніемъ мягкихъ частей слѣда. Здоровье его впослѣдствіи возстановилось.

На корветѣ «Богатырь», когда команда купалась на берегу въ Монтевидео, матросъ Пономаревъ утонулъ; тѣло его черезъ полчаса было найдено и предано землѣ.

На томъ же корветѣ 28 февраля 1865 г., при крѣпленіи парусовъ, упала съ фокъ-мачтоваго эзельгофта громоотводная планка на руку унтеръ-офицеру Богомолову и сломала ему кость правой кисти, но неопасно и рана зажила.

На томъ же корветѣ, 10 января 1866 года, въ Мальтѣ, при салютѣ, у орудія произошелъ внезапный выстрѣлъ, которымъ матросу Ерехинскому раздробило кости правой руки, ниже локтя; оторвало 3 и 4-й пальцы той же руки и обожгло лицо; матросъ Самикъ получилъ сильный ушибъ въ лѣвую руку, а комендору Язонбеку опалило большой палецъ лѣвой руки, которымъ онъ закрывалъ запалъ. Всѣ трое поправились.

На фрегатѣ «Дмитрій Донской», 29 января 1863 года, два матроса упали за бортъ, но одинъ успѣлъ схватиться за брошенный ему конецъ, а другой спасенъ катеромъ. Въ это время фрегатъ несъ лисели и имѣлъ ходу 5 узловъ.

На томъ же фрегатѣ, ночью 2 октября 1865 г., машинистъ Шмитъ, смазывая штокъ паровыхъ золотниковъ, по неосторожности скользнулъ и попалъ между колесомъ и стойкою

для перевода машины вручную, гдѣ моментально былъ раздавленъ.

На томъ же фрегатѣ, 4 ноября 1868 года, при уборкѣ въ темную ночь брамселей, матросъ Леванидовъ упалъ съ брамъ-реи въ воду и утонулъ. Паденіе его не было замѣчено по темнотѣ съ низу, и потому никакихъ мѣръ къ спасенію его не принято. Когда же сосѣдъ его на нокѣ далъ знать объ этомъ на форъ-марсъ, а съ марса дали знать на палубу—фрегатъ, бѣжавшій въ это время по 11 узловъ, успѣлъ проскочить столько впередъ, что никакія средства не могли уже спасти Леванидова.

На томъ же фрегатѣ, 9 ноября, фокъ-стаксель-шкотомъ сбросило съ полубака за бортъ матроса Леменца; но, къ счастію, онъ успѣлъ задержаться за обнесенный дипъ-лотъ и былъ вытащенъ изъ воды, съ помощію человѣка, посланнаго на концѣ обвязать конецъ кругомъ Леменца.

Въ февралѣ мѣсяцѣ 1863 года, на транспортѣ «Гилякъ», когда онъ стоялъ на якорѣ въ Мульмейнѣ, матросъ Стахинъ, по неосторожности, облокотился на поручень (на бакѣ), потерялъ равновѣсіе и упалъ въ воду; сильнымъ теченіемъ его подсосало подъ судно и унесло, такъ что его даже и не видѣли послѣ паденія.

На корветѣ «Варягъ», 16 августа 1863 года, матросъ Семеновъ, во время крѣпленія брамселя, упалъ съ гротъ-брамъ-реи, ударился спиною о кнехтъ и вслѣдъ за тѣмъ умеръ.

На томъ же корветѣ, 30 августа, гардемаринъ Алексѣевъ, во время урагана, упалъ и вывихнулъ себѣ руку, но впослѣдствіи совершенно поправился.

23 іюля 1864 года, во время стоянки корвета «Варягъ» въ Монтевидео, по возвращеніи съ берега уволенныхъ гулять,—при большомъ волненіи, кочегаръ Евстигнѣевъ, при выходѣ изъ бота, нагнулся за упавшею за бортъ фуражкою; но въ это время ботъ качнуло и голова кочегара попала между параднымъ трапомъ и ботомъ,—вся челюсть была раздроблена, а главный ударъ былъ

въ правый високъ, такъ что когда его вынесли на палубу, то онъ вскорѣ умеръ.

На томъ же корветѣ, при холодной погодѣ и значительной зыби, матросъ Ивановъ, 11 августа, укладывая койки, упалъ за бортъ; ему были брошены спасительные буйки, отъ которыхъ онъ находился въ 1 сажени; но вѣроятно испугъ, теплая одежда и холодная вода препятствовали ему доплыть до нихъ, ибо шлюпка, посланная для его спасенія, поймала буйки, но матроса не нашла.

На этомъ же корветѣ, 29 марта 1866 г., въ Нагасаки, уволенный на берегъ матросъ Федоровъ найденъ утонувшимъ, около города. У него на носу и губѣ найдены ушибы. По мнѣнію командира, онъ упалъ съ набережной будучи въ нетрезвомъ видѣ.

Съ того же корвета остался на берегу, въ Капштатѣ, матросъ Цицынъ. Черезъ 12 дней по уходѣ корвета, матроса этого было найдено мертвое тѣло, въ окрестностяхъ города.

На корветѣ «Витязь», въ мартѣ мѣсяцѣ 1864 года, мичманъ Булыгинъ, разряжая револьверъ, прострѣлилъ себѣ ладонь насквозь, а гардемаринъ Вульфъ, во время качки, упалъ въ каютѣ и разрѣзалъ себѣ високъ стекломъ. Оба случая были довольно серьезны, но больные поправились.

На фрегатѣ «Пересвѣтъ», въ сентябрѣ 1865 года, когда онъ находился въ Брестѣ, матросъ Ивановъ, бывши въ нетрезвомъ видѣ, упалъ съ пристани и пробилъ себѣ голову. Хотя ушибъ былъ и значителенъ, съ переломомъ кости черепа, но больной поправился.

На томъ же фрегатѣ, 22 іюля 1866 года, матросъ Терентьевъ, при спускѣ флаговъ бывшій на форъ-брамъ-реѣ, вслѣдствіе лопнувшаго брамъ-топенанта, упалъ въ море, ударившись о марса-топенантъ. Въ тотъ же мигъ матросъ Микрюковъ бросился за нимъ съ фрегата, схватилъ его и подтащилъ къ подошедшей шлюпкѣ, куда оба были приняты.

На корветѣ «Аскольдъ», 24 октября 1865 года, свалился съ русленей за бортъ матросъ Алексонъ, который не смотря на всѣ принятыя мѣры къ его спасенію, утонулъ.

На лодкѣ «Соболь», матросъ Александровъ, 23 апрѣля 1866 г., черпая воду и стоя на бухтѣ снастей, поскользнувшись, упалъ за бортъ. Черезъ двѣ минуты отъ лодки отвалилъ вельботъ и спасъ Александрова въ полномъ сознаніи.

На клиперѣ «Изумрудъ», 17 октября 1866 г., при перемѣнѣ марса-реи, упалъ въ воду матросъ Аоанасьевъ, ударясь на лету о гротъ-руслень. Онъ былъ взятъ на клиперъ, но скоро умеръ.

На томъ же клиперѣ, въ апрѣлѣ 1867 года, матросъ Тишевъ, закрывавши люкъ, упалъ въ палубу, при чемъ повредилъ себѣ позвоночный хребетъ и получилъ параличъ всей нижней половины тѣла.

На клиперѣ «Всадникъ», 12 октября 1868 года, матросу Рубезову, который хотѣлъ прихватить такелажъ сломавшагося утлегаря, разбило лицо и голову. Но больной скоро поправился.

По приходѣ въ 1869 году клипера «Всадникъ» въ Саймонсъ-бай, при возвращеніи на судно отпущенной на берегъ команды, остался на берегу матросъ Имбрау. На слѣдующее утро было дано знать изъ полиціи, что матросъ этотъ найденъ утонувшимъ около самой пристани. Надо предполагать, что онъ шелъ по пристани во время темноты и какъ пристань не имѣла перилъ, то оступившись, упалъ въ воду.

На клиперѣ «Абрекъ», 19 января 1861 года, матросъ Лошкинъ упалъ на ходу въ воду съ русленя, и хотя брошенные буи были отъ него только въ нѣсколькихъ саженяхъ, но спущенный не болѣе какъ черезъ 4 минуты вельботъ не могъ спасти его.

На Ріо-Жанейрскомъ рейдѣ, когда изъ отпущенной 29 января команды того же клипера, 5 человѣкъ опоздавшихъ, возвращались

черезъ полчаса къ клиперу на шлюпкѣ купеческаго финляндскаго судна, съ тремя финляндскими матросами, и не дойдя до клипера 3 или 4 саженъ, шлюпка перевернулась,—вѣроятно вслѣдствіе того, что всѣ люди стали на одинъ бортъ; 7 человѣкъ были спасены шлюпками клипера, а матроса Добрина найти не могли.

На клиперѣ же «Абрекъ» въ Саймонсъ-баѣ, въ мартѣ 1861 года, когда уравнивали канаты, клиперъ приходя на якорь, такъ порывисто натянулъ даглистовую цѣпь, заложенную въ это время на шпилѣ, что отъ напряженія сломало и выворотило стаканъ у шпилеваго роульса; при чемъ прежде, нежели звено каната хорошо задержало въ Легофа стопорѣ, помѣщенномъ у самаго клюза, шпиль стремительно сдало назадъ, причемъ ушибло двухъ человѣкъ, но ушибы оказались незначительными.

XVI.

РАЗНЫЯ УСЛУГИ И СОДѢЙСТВІЯ, ОКАЗАННЫЯ НАШИМИ СУДАМИ ИНОСТРАНЦАМЪ ВЪ ПОРТАХЪ И НА МОРѢ.

30 декабря 1856 года, французское купеческое судно «Port de Bordeaux» вышло изъ Макао, для слѣдованія въ Гаванну съ 450 пассажирами-китайцами. Въ тотъ же день судно это воротилось и прошло вблизи стоявшаго здѣсь на якорѣ корвета «Оливуца» и команда судна кричала, какъ бы прося помощи.

Командиръ корвета послалъ туда офицера, а нѣсколько минутъ спустя и самъ отправился на судно, чтобы узнать въ чемъ дѣло. Оказалось, что пассажиры взбунтовались и хотѣли принудить капитана, чтобы онъ ихъ высадилъ на одинъ изъ острововъ близъ Макао.

Не входя въ разбирательство, командиръ корвета, по просьбѣ капитана судна, послалъ на судно караулъ изъ 18 рядовыхъ при офицерѣ, а на слѣдующій день увѣдомилъ о томъ французскаго повѣреннаго въ дѣлахъ въ Китаѣ, графа де-Курси. Караулъ оставался тамъ цѣлый день, въ продолженіе коего ничего не случилось.

Графъ де-Курси письмомъ своимъ, отъ имени правительства, благодарилъ командира корвета за содѣйствіе его къ усмиренію бунта.

---

25 февраля 1857 года, фрегатъ «Полканъ», во время шторма, стоя на двухъ якоряхъ на Мессинскомъ рейдѣ, имѣлъ случай

подать помощь двумъ неаполитанскимъ судамъ, которыхъ сорвало со швартововъ и дрейфовало мимо фрегата. Одному успѣли передать кабельтовъ и закрѣпить на бакштовъ, другое, которое задѣло фрегатъ за правый запасный якорь,—съ помощію перлиня, завезеннаго на двухъ катерахъ, оттянули ближе къ пристани и тамъ надежно поставили на якорь. Мессинскій губернаторъ благодарилъ за это командира фрегата письменно.

---

21 іюня 1857 г. когда корабль «Выборгъ» и фрегатъ «Касторъ» стояли на якорѣ на Лисабонскомъ рейдѣ, въ городѣ случился пожаръ. Съ обоихъ судовъ были посланы пожарныя партіи съ брандспойтами, ломами и топорами. Люди наши обратили на себя всеобщее вниманіе неустрашимостью и дѣятельностію.

Во время пожара, упавшимъ карнизомъ дома, ушибло мичмана Суслова и артиллеріи прапорщика Каплуновскаго и 4 матросовъ, но, къ счастію, неопасно. Всего на пажаръ было выслано до 100 человѣкъ,

---

30 мая 1857 года, фрегатъ «Палканъ», въ Чевитта-веккіи оказалъ помощь французскому пароходу «Босфоръ», сѣвшему на каменный рифъ къ N отъ молы. Въ то время какъ фрегатъ началъ сниматься съ якоря, при постепенно крѣпчавшемъ вѣтрѣ, замѣтили гибельное положеніе парохода, почему немедленно оставили всѣ работы на фрегатѣ и отправили два катера съ самыми толстыми кабельтовами, которые взяты были на фрегатскіе шпили. Съ помощію ихъ пароходъ сошелъ благополучно съ каменьевъ и могъ продолжать путь.

---

14 мая 1860 года, во время урагана, свирѣпствовавшаго на Нагасакскомъ рейдѣ, на корветѣ «Посадникъ», услышали крикъ погибавшихъ. Лейтенантъ Сѣрковъ, во время самаго разгара бури, въ ночное время, отправился на зовъ несчастныхъ и спасъ трехъ японцевъ отъ гибели.

Во время нахожденія отряда капитана 1 ранга Вика на Пирейскомъ рейдѣ, 17 марта 1858 года, австрійская шкуна «Saida», подъ командою лейтенанта Принца Виртембергскаго, лавируя на рейдѣ, приткнулась къ мели. Немедленно были посланы гребныя суда съ офицерами со всѣхъ нашихъ судовъ, и между прочимъ съ корвета «Буйволъ» съ верномъ. Но не смотря на всѣ усилія, въ этотъ день шкуну не удалось стащить съ мели; на другой же день она снялась съ помощію двухъ пароходовъ.

---

2 января 1859 года, во время пребыванія пароходо-фрегата «Рюрикъ» на Виллафранкскомъ рейдѣ, командиръ винтоваго сардинскаго фрегата «Victor Emmanuel» просилъ содѣйствія въ перевозкѣ къ нему съ берега войска. Немедленно два дессантные бота и два катера были даны съ «Рюрика» въ распоряженіе сардинцевъ. По окончаніе перевозки, продолжавшейся въ теченіи 8 часовъ, капитанъ фрегата и бригадный генералъ Моларъ, присылали на «Рюрикъ» офицеровъ съ выраженіемъ благодарности.

---

29 декабря 1858 года, когда корабль «Ретвизанъ» находился на якорѣ въ Палермо, лейтенантъ Фесунъ, стоя на вахтѣ и увидя ставшее на мель, при весьма крѣпкомъ вѣтрѣ, и разбивающееся въ бурунахъ судно, вызвался спасти погибавшую его команду. Отправившись на катерѣ, съ кабельтовомъ, и не взирая на опасность въ бурунахъ, преодолѣвъ всѣ препятствія,—офицеръ этотъ спасъ шкипера погибшаго судна и четверыхъ человѣкъ команды.

Съ лейтенантомъ Фесуномъ на катерѣ находились гардемаринъ Ивановъ, боцманъ Вороновъ и 13-ть человѣкъ нижнихъ чиновъ.

Кромѣ того, въ продолженіе ночи, командою корабля вытащены изъ воды бросившіеся за бортъ и утопавшіе четыре человѣка съ неаполитанской кононерской лодки, которую начало заливать.

---

29 декабря 1858 года, на корветѣ «Баянъ», когда онъ находился въ Палермо, замѣтили въ бурунахъ неаполитанскую купе-

ческую фелюку, съ которой махали платкомъ. Старшій офицеръ лейтенантъ Энквистъ, добровольно вызвавшись оказать помощь погибавшимъ, отправился съ гардемариномъ Лукъяновымъ, на полубаркасѣ, и, не смотря на свирѣпствовавшій въ то время вѣтеръ, вывелъ фелюку изъ гибельнаго положенія.

Въ тотъ же день лейтенантами Гаддомъ и Неваховичемъ спасены еще двѣ неаполитанскія фелюки. Суда эти, шедшія съ моря, неминуемо были бы брошены въ буруны, если бы помощь не была подана во-время.

Кромѣ того, при входѣ въ Палермскую гавань неаполитанскаго военнаго 14-пушечнаго корвета «Valereuse», въ самый моментъ отдачи якоря, лейтенантъ Энквистъ и мичманъ Шихмановъ уже были у его борта, принимая и отдавая съ берега на корветъ кабельтовы,—чѣмъ предупредили бѣдственное положеніе корвета, который, имѣя за кормою буруны, не могъ имѣть достаточно канату, чтобы не дрейфовало судно.

Государь Императоръ Всемилостивѣйше изволилъ наградить за эти заслуги: лейтенантовъ Фесуна, Энквиста, Гадда и Неваховича; мичмановъ: Шихманова 2-го и Шихманова 3-го; гардемаринъ Лукьянова и Иванова и боцмана Воронова золотыми медалями; 13 нижнихъ чиновъ корабля «Ретвизанъ», серебряными медалями, и сверхъ того: боцмана Воронова, означенныхъ 13 человѣкъ нижнихъ чиновъ команды корабля «Ретвизанъ» и 40 челов. нижнихъ чиновъ команды корвета «Баянъ», деньгами—по 2 рубля на человѣка.

---

17 марта 1859 года, корабль «Синопъ», пройдя островъ Маіорку, встрѣтилъ купеческое судно, съ котораго отвалила шлюпка и держала прямо на корабль; подойдя къ борту, шкиперъ, родомъ грекъ, объявилъ, что они уже 30 дней въ морѣ и имъ нечего ѣсть; ему дали съ корабля 10 пуд. сухарей и 20 фунт. масла.

По случаю бывшаго пожара, происшедшаго въ Копенгагенѣ, въ ночь съ 4 на 5 іюля 1869 г., командиръ военнаго транспорта «Нѣманъ», капитанъ-лейтенантъ Пасынковъ немедленно выслалъ туда часть своихъ матросовъ, при четырехъ офицерахъ, которые прибыли къ мѣсту несчастія гораздо ранѣе городской пожаркой команды и оказали столь дѣйствительную помощь, что комендантъ города и начальникъ полиціи письменно благодарили г. Пасынкова.

---

1 сентября 1859 г., на корветѣ «Посадникъ», подходя къ Бресту, увидѣли къ югу отъ корвета, миляхъ въ двухъ, купеческій французскій бригъ, выражавшій всѣ знаки бѣдствія. Корветъ немедленно къ нему спустился. При спросѣ оказалось, что ночью бригъ сидѣлъ на рифѣ Pont des Chats, съ котораго былъ сброшенъ волненіемъ; воды въ трюмѣ было 9 футъ и она все прибывала, потому что команда такъ утомилась у помпъ, что почти совсѣмъ не могла работать. Сейчасъ же былъ отправленъ на бригъ мичманъ фонъ-Шанцъ съ 12 челов. матросъ съ помпою Доутона; въ то же время, взявъ бригъ на буксиръ, корветъ пошелъ въ Брестъ. Подведя бригъ къ порту, спустили катера, и отбуксировали его въ рѣку.

Флигель-адъютантъ Поповъ, находясь въ 1859 году на корветѣ «Новикъ», съ клипером «Джигитъ», въ Канагавѣ,—увидѣлъ выброшенную тамъ на берегъ, ураганомъ 11 августа, описную шкуну Соединенныхъ Штатовъ «Фениморъ Куперъ» и немедленно предложилъ командиру ея г. Бруку, всѣ имѣвшіяся на эскадрѣ средства и людей для исправленія шкуны. Но по совершенной негодности шкуны, командиръ рѣшился оставить ее на берегу и просилъ вынуть только мачты, что и было исполнено нашими командами, съ помощію запасныхъ деревъ, доставленныхъ съ судовъ эскадры.

Отрядъ капитанъ-лейтенанта Майделя, въ февралѣ мѣсяцѣ 1860 г., на пути изъ Сингапура въ Батавію, около траверза

о-ва Каджить встрѣтилъ впереди съ правой стороны — на водѣ державшихся за что́-то людей. Имѣя 8 узловъ ходу, подошелъ къ нимъ весьма скоро: убравъ паруса и остановивъ машину, съ корвета «Бояринъ» спустили оба катера, изъ коихъ катеръ лейтенанта Гирса первый достигъ цѣли и принялъ къ себѣ державшихся на опрокинутой лодкѣ 9 человѣкъ, изъ нихъ 7 человѣкъ были китайцы, а двое малайцевъ; лодка уже погрузилась на столько, что киль ея былъ ниже уровня воды. Впослѣдствіи узнали, что жилища ихъ — на о-вѣ Бинтингѣ. Проходя этотъ островъ избрали удобное мѣсто для приставанія гребнаго судна и остановясь передъ нимъ, не бросая якоря, отправили людей на берегъ. О снабженіи же ихъ одеждою наперерывъ заботились сами матросы.

На фрегатѣ «Генералъ-Адмиралъ», въ іюлѣ мѣсяцѣ 1861 г., по выходѣ изъ Бейрута, замѣтили въ морѣ шлюпку, по видимому безъ людей; проходя близко убѣдились, что на ней дѣйствительно не было никого, почему остановили ходъ и спустили катеръ, и когда прибуксировали шлюпку къ борту, нашли въ ней оставленное платье, нѣсколько фруктовъ и мелкихъ денегъ. Платье тотчасъ же было выброшено за бортъ, плоды проданы съ аукціона, а шлюпка поднята на фрегатъ и исправлена, въ надеждѣ найти въ Бейрутѣ наслѣдниковъ погибшаго и передать имъ вырученныя деньги и самую шлюпку.

Во время нахожденія фрегата «Илья Муромецъ» на Гибралтарскомъ рейдѣ, 9 августа 1861 г. пришла на фрегатъ шлюпка съ лавировавшей около фрегата французской купеческой шкуны, съ просьбою погасить горѣвшій на ней уголь. Шкуна эта шла изъ Жижона въ Адру, съ грузомъ угля и, по случаю пожара, зашла въ Гибралтаръ. Немедленно были посланы люди съ брандспойтами и инструментами. Черезъ нѣсколько часовъ шкуна была уже внѣ опасности.

Клиперъ «Стрѣлокъ», 6 іюня 1861 г., по выходѣ изъ Николаевска, встрѣтилъ въ лиманѣ стоявшее на мели гамбургское купеческое судно «Бломъ» съ грузомъ. Подавъ на него буксиры, пробовалъ снять судно съ мели, но не могъ. Такъ какъ шкиперъ ожидалъ изъ Николаевска баржъ для перегрузки и парохода, то «Стрѣлокъ» оставилъ его и слѣдовалъ далѣе.

---

9 октября 1861 г., въ Калао, ночью съ лодки «Моржъ» услышали крикъ и замѣтили двухъ человѣкъ, плывшихъ на лодку. Тотчасъ же отправлена была шлюпка на помощь. Одинъ человѣкъ спасенъ, а другой утонулъ. Спасенный оказался шведскій подданный матросъ съ купеческаго сѣверо-американскаго судна «Джонсъ-Паркъ». Спасенный объявилъ, что былъ закованъ въ ручныя кандалы по приходѣ въ Калао, безъ всякой вины, рѣшился бѣжать съ однимъ изъ своихъ товарищей, тоже шведомъ, и бывшемъ въ такомъ же состояніи. Передъ тѣмъ, чтобы броситься въ воду, онъ успѣлъ съ одной руки снять кандалы и въ такомъ видѣ былъ принятъ на лодку; товарищъ же его, имѣя кандалы на обѣихъ рукахъ, не могъ такъ долго держаться на водѣ и до подачи помощи пошелъ на дно. Командиръ лодки далъ знать объ этомъ случаѣ консуламъ шведскому и сѣверо-американскому, которые 10 октября прибыли на лодку, вмѣстѣ съ шкиперомъ «Джонсъ-Паркса» и въ присутствіи капитанъ-лейтенанта Кроуна опросили спасеннаго матроса, и онъ былъ освобожденъ и отправленъ на шведское судно.

На фрегатѣ «Генералъ-Адмиралъ», на пути изъ Мальты въ Виллафранку, между островами Монтекристо и Корсикою, увидѣли итальянскій бригъ «Маргарита», приспустившій флагъ. Прибывшій шкиперъ объявилъ, что за два дня передъ тѣмъ у него упалъ съ рея мальчикъ, и все стараніе скорѣе достичь порта, вѣроятно, долго еще будетъ тщетно. Посланный на бригъ старшій врачъ фрегата, получивъ на то предварительно разрѣшеніе контръ-адмирала Шестакова, счелъ за лучшее взять страдальца на фрегатъ, а потомъ въ Виллафранкѣ онъ пользованъ съ нашими

больными въ береговомъ помѣщеніи, устроенномъ по волѣ Его Императорскаго Высочества. У мальчика переломлена была нога и разбито лицо; но юность и природная живость были причинами его выздоровленія.

Въ ночь съ 25 на 26 декабря 1861 г., когда фрегатъ «Громобой» находился на Тулонскомъ рейдѣ, загорѣлась крыша стоявшаго въ гавани блокшифа, на которомъ были прикованы на ночь 700 арестантовъ. Немедленно былъ посланъ съ фрегата отрядъ матросовъ съ гардемариномъ Кардо-Сысоевымъ и русскіе матросы прибыли къ мѣсту пожара изъ первыхъ. Объ этомъ было напечатано въ газетѣ «le Toullonnais № 4140» въ весьма лестныхъ для русскаго флота выраженіяхъ, и префектъ Тулона присылалъ своего адъютанта благодарить за содѣйствіе при тушеніи пожара, который, при сильно дувшемъ тогда мистралѣ, могъ быть весьма гибеленъ для Тулонскаго порта.

Во время нахожденія корвета «Калевала» въ С.-Франциско, въ январѣ и февралѣ 1862 г., свѣжіе SO вѣтра, съ постояннымъ дождемъ, дули по нѣсколько недѣль сряду. Послѣдніе были такъ сильны, что произвели два большія наводненія по всему Калифорнскому штату. Офицеры и команда корвета пожелали принести посильную жертву на вспомоществованіе пострадавшимъ отъ наводненія жителямъ и результатъ ихъ подписки, 160 долларовъ, былъ отправленъ въ комитетъ, составленный для этой цѣли въ С.-Франциско.

---

22 февраля 1862 г., корветъ «Рында» прибылъ въ Санта-Круцъ (на Тенерифѣ). Черезъ нѣсколько часовъ послѣ его прибытія, генералъ-капитанъ Канарскихъ острововъ былъ извѣщенъ, что испанскія войска, отправленныя изъ Кадикса въ Гаванну и С.-Доминго на зафрахтованномъ компанейскомъ пароходѣ «Contabria», находятся въ бѣдственномъ положеніи въ бухтѣ Gomera на о-вѣ того же имени, куда «Contabria», по случаю внезапно

открывшейся у него течи, выбросился на мель, не успѣвъ спасти достаточно провизіи, чтобы продовольствовать огромный дессантъ.

Узнавъ отъ нашего консула объ этихъ обстоятельствахъ и видя критическое положеніе здѣшняго начальства, не имѣющаго никакихъ средствъ для поданія скорой помощи бѣдствующимъ, командиръ корвета капитанъ-лейтенантъ Сфурса-Жиркевичъ предложилъ услуги ввѣреннаго ему корвета. Какъ только пріѣхалъ на корветъ начальникъ штаба съ официальною просьбою, корветъ снялся съ якоря и подъ парами, съ нимъ же отправился въ море. Переходъ къ о-ву Гомера составляетъ 75 миль. На слѣдующій день бѣдствующія испанскія войска увидѣли русскій флагъ. Приходъ корвета былъ для нихъ неожиданъ.

Портъ Гомера не имѣетъ пристани и мелководіе не допускало нашихъ шлюпокъ; но не смотря на это къ 1 часу было привезено и размѣщено 563 челов. солдатъ, 23 офицера, 14 пассажировъ мущинъ, 3 женщины и 2 дѣтей, съ ихъ багажемъ, и ружьями. За тѣмъ корветъ вышелъ изъ Гомеры, оставивъ на берегу только 30 человѣкъ, для охраненія пороха и другихъ огнестрѣльныхъ снарядовъ, которымъ на корветѣ рѣшительно нельзя было найти мѣста.

Не смотря на ненормальное положеніе корвета, онъ, при совершенномъ штилѣ, пошелъ по 9 узловъ, и хотя потомъ при сильно засвѣжѣвшемъ вѣтрѣ ходъ значительно уменьшился, все-таки прибылъ обратно въ $^{1}/_{2}12$ часа пополудни.

Второй губернаторъ и начальникъ войскъ пріѣзжали на корветъ благодарить командира и офицеровъ, а генералъ-капитанъ, которому національные законы не дозволяютъ официально посѣщать иностранныя суда, стоящія на рейдѣ, прислалъ къ командиру благодарственное письмо.

На фрегатѣ «Свѣтлана», 16 февраля 1862 г., при входѣ въ Магелановъ проливъ,—черезъ низменность острова Шельтеръ увидѣли рангоутъ большаго французскаго судна, со спущенными брамъ-стеньгами и съ адмиральскимъ флагомъ на топѣ крюйсъ-

стеньги, а вскорѣ открылся и корпусъ двухъ-дечнаго корабля. Присутствіе здѣсь корабля, при ясной погодѣ и штилѣ, нельзя было не приписать какой-либо особой причинѣ, и полагая, что онъ нуждается въ помощи фрегата, пошли къ нему. Оказалось, что корабль въ Магелановомъ проливѣ потерялъ руль на камняхъ, неозначенныхъ на картѣ. На предложеніе командира фрегата услугъ, адмиралъ объявилъ, что онъ черезъ два дня надѣется окончить уже всѣ исправленія.

Въ мартѣ мѣсяцѣ 1862 г., когда корветъ «Калевала» находился въ Гоналулу, тамъ умеръ французскій консулъ Perrin. Послѣ смерти его, секретарь французской миссіи обратился къ командиру фрегата съ просьбою оказать ему, за отсутствіемъ французскаго военнаго судна, содѣйствіе въ воздаяніи должной почести памяти покойнаго представителя Франціи, во время погребенія тѣла его. По этому поводу, были отправлены съ корвета, для участія въ похоронной церемоніи, два взвода изъ абордажной и стрѣлковой партій всего 60 челов., при двухъ офицерахъ. Два гардемарина были назначены при катафалкѣ и кромѣ того командиръ присутствовалъ при церемоніи съ свободными отъ службы офицерами.

Корветъ «Посадникъ», съ осени 1861 г. и до весны 1862 г., занималъ станцію въ Хакодате. Во время пребыванія здѣсь корвета, нашъ консулъ увѣдомилъ командира корвета капитана 2 ранга Бирюлева, что здѣшній губернаторъ проситъ назначить съ корвета небольшую команду при офицерѣ, для обученія японскихъ моряковъ управленію вновь-купленнымъ имъ баркомъ, на пути слѣдованія его въ Іеддо и обратно. Для удовлетворенія желанія японцевъ, назначено было 5 человѣкъ матросъ при лейтенантѣ фонъ-Шанцѣ и гардемаринѣ Гепбачевѣ.

7 октября эти люди перебрались на баркъ. Лейтенантъ фонъ-Шанцъ по возможности привелъ баркъ въ порядокъ, сдѣлалъ японцамъ нѣсколько ученій парусами и 23 октября снялся съ якоря, а 22 ноября достихъ Юкагамы, что при входѣ въ Іеддо.

На этомъ пути матросъ Соцкій, 9 ноября, въ Сангарскомъ проливѣ, при очищеніи лопнувшаго во время свѣжаго вѣтра гротъ-марса-шкота, былъ сброшенъ за бортъ и при паденіи, ударившись о руслень, утонулъ. Несчастіе это привело въ страхъ японскую команду и безъ того не очень смѣло ходившую на марсъ; но мало по малу послѣдующее плаваніе ихъ ободрило.

4 февраля 1862 года, баркъ вышелъ изъ Іеддо и благополучно достигъ Хакодате. Людей нашихъ съ благодарностію возвратили на корветъ, одаривъ подарками, состоявшими изъ разныхъ лаковыхъ вещей и матерій японской работы.

Во время пребыванія корвета «Калевала», 22 октября 1860 г., въ Килѣ, замѣтили въ городѣ пожаръ. Тотчасъ же 70 человѣкъ команды корвета, при 2 офицерахъ, были отправлены на берегъ, для принятія участія въ тушеніи пожара. Молодецкою разборкою горѣвшаго дома, они заслужили всеобщее удивленіе и благодарность отъ жителей.

На фрегатѣ «Ослябя», 28 марта 1864 г., идя подъ парами, въ 80 миляхъ отъ Нью-Іорка, увидѣли впереди бѣдствующее 3-мачтовое купеческое судно, съ сломанными стеньгами, безъ рей, подъ одними триселями на нижнихъ мачтахъ, съ англійскимъ флагомъ, поднятымъ на шестѣ, привязанномъ къ топу бизань-мачты. Подойдя къ нему, послали офицера опросить судно и объявить, что фрегатъ можетъ взять его на буксиръ. По опросѣ оказалось, что это англійскій баркъ «Czar», который потерялъ весь рангоутъ, кромѣ мачтъ. Онъ наканунѣ получилъ лоцмана, а шкуну его послалъ въ Нью-Іоркъ, съ требованіемъ буксирнаго парохода.

«Ослябя» взялъ его на буксиръ и продолжалъ плаваніе въ Нью-Іоркъ, идя среднимъ ходомъ. Но засвѣжѣвшій отъ О вѣтръ заставилъ отбуксировать баркъ въ море, чтобы не прижало его къ берегу. Утромъ 29-го лопнули буксиры и «Ослябя», прекративъ пары, вступилъ подъ паруса; немедленно же за тѣмъ гус-

тымъ туманомъ закрыло судно. 30 числа когда туманъ очистился, пытались отыскать баркъ; но отъ встрѣтившейся лоцманской шкуны узнали, что онъ уже взятъ на буксиръ пароходомъ.

Когда корветъ «Витязь», въ сентябрѣ мѣсяцѣ 1864 года, находился въ Лисабонѣ, 26-го числа было перенесеніе тѣла умершаго принца Донъ-Жуана изъ Белемской церкви въ С.-Винцентскую, и по этому была большая церемонія. Корветъ, по приглашенію мѣстныхъ властей, участвовалъ въ этомъ слѣдующимъ образомъ: всѣ реи перекрестили, приспустили флагъ и гюйсъ, черезъ каждыя 15 минутъ дѣлали выстрѣлъ и по окончаніи всего, произведенъ салютъ въ 21 выстрѣлъ. По окончаніи церемоніи, морской министръ прислалъ благодарность командиру корвета за участіе.

Во время нахожденія фрегата «Александръ Невскій» въ Пиреѣ, въ августѣ мѣсяцѣ 1864 года, австрійскій посланникъ при Аоинскомъ дворѣ предполагалъ отправиться на шкунѣ «Dolmat» въ Навили, но шкуна поднявъ якорь, не могла дѣйствовать машиною, по причинѣ засорившихся кингстоновъ, такъ что австрійскій посланникъ принужденъ былъ возвратиться назадъ. Командиръ фрегата послалъ водолазный колоколъ съ 2 водолазами, которые, послѣ 8 часовой работы, очистили кингстоны шкуны. Вслѣдствіе чрезвычайной нечистоты воды Пирейскаго рейда, кингстоны были наполнены иломъ, грязью и совершенно закрыты наросшими на нихъ раковинами.

Во время стоянки корвета «Варягъ» на Аннаполійскомъ рейдѣ, 2 февраля 1864 г., въ городѣ былъ пожаръ, почему съ корвета были посланы пожарныя партіи съ бранспойтами, ломами, топорами и концами,—горѣлъ каменный домъ, и возлѣ него стоялъ двухъ-этажный деревянный домъ, который признано было полезнымъ разломать. Матросы наши при этомъ случаѣ показали

себя молодцами и заслужили похвалу американцевъ, выраженную въ мѣстной газетѣ.

Марта 4 дня 1864 г., въ Нью Іоркѣ было получено извѣстіе, что испанскій корабль «Re-Galantuomo» находился 24 февраля вечеромъ въ широтѣ 40°41′ N, долготѣ 64°20′ W въ бѣдственномъ положеніи, почему начальникъ эскадры Атлантическаго океана предписалъ корвету «Варягъ» отправиться для поисковъ за кораблемъ, сперва на мѣсто указанной широты и долготы, а потомъ на Бермудскіе острова, такъ какъ одно изъ федеральныхъ судовъ пошло съ тою же цѣлью отъ означеннаго мѣста на сѣверъ, для поисковъ вдоль береговъ Америки, а французскій корветъ— отъ того же мѣста, къ востоку.

Но ни на Бермудскихъ островахъ и ни отъ одного изъ опрошенныхъ корветомъ судовъ на пути ничего не слыхали о кораблѣ «Re-Galantuomo» и корветъ не видѣлъ ничего, что́ бы могло бросить хотя малѣйшій свѣтъ объ участи этого корабля. Впослѣдствіи, корабль этотъ прибылъ въ Гибралтаръ, а потомъ, 28 марта, достигъ благополучно Неаполя.

Корветъ «Варягъ», въ августѣ мѣсяцѣ 1864 г., слѣдуя Магелановымъ проливомъ въ Тихій океанъ, взялъ въ бухтѣ Пакетъ-Гарбуръ на буксиръ шкуну англійскаго яхтъ-клуба «Темисъ», на которой находился владѣтель ея и командоръ г. Ханхамъ, и вывелъ ее въ Тихій океанъ. Корветъ отъ этого ничего не потерялъ, а между тѣмъ, по чувству человѣколюбія, опасно было оставлять ее, съ 13 человѣками людей, въ проливѣ, гдѣ еще случаются нападенія индѣйцевъ и разбойниковъ.

Во время стоянія фрегата «Дмитрій Донской» на якорѣ у острова Грандо, 2 декабря 1864 года, задулъ штормъ отъ SW, заставившій военный бразильскій тендеръ «Paraḥyba», подходившій къ острову, бросить якорь въ опасномъ для стоянки мѣстѣ. Фрегатскія гребныя суда тотчасъ же отбуксировали его въ глубину

бухты, а фрегатъ 6 декабря, при слѣдованіи въ Ріо-Жанейро, привелъ туда на буксирѣ и тендеръ, по просьбѣ его командира.

Во время стоянки транспорта «Гилякъ», въ 1865 году, на Сандвичевыхъ островахъ, имѣли случай оказать двѣ услуги гавайскому правительству и одну французской націи.

31 марта командиръ транспорта получилъ отношеніе отъ губернатора острова Оагу, въ которомъ онъ изъяснилъ, что гавайское правительство совершенно не имѣетъ пороху для салютовъ, а потому и просилъ снабдить правительство 500 ф., за которые онъ предлагалъ взять деньги или возвратить такое же количество пороха на первое русское судно, какъ только таковой будетъ полученъ изъ Англіи. Просимое количество пороха было выдано.

2 апрѣля опрокинулась недалеко отъ транспорта сандвическая рыбацкая шлюпка съ 2 человѣками, которые и были спасены транспортною командою. 3 апрѣля командиръ транспорта получилъ письмо отъ министра иностранныхъ дѣлъ, въ которомъ онъ благодарилъ его отъ имени Короля и правительства за поданную помощь, безъ которой рыбаки погибли бы.

17 марта, при свѣжемъ порывистомъ вѣтрѣ, французскій китобой «Густавъ» подошелъ къ наружному рифу о-ва Оагу и потребовалъ пароходъ для входа на внутренній рейдъ. Единственный малосильный пароходъ взялъ его на буксиръ, но въ узкости между коралловыми рифами не могъ справиться съ сильнымъ теченіемъ, и судно «Густавъ» прижало къ 6 фут. банкѣ; пароходъ опасаясь той же участи, поторопился уйти внутрь рейда. Командиръ транспорта, видя въ такомъ критическомъ положеніи судно въ свѣжій вѣтеръ, на каменномъ рифѣ и въ добавокъ при началѣ отлива, послалъ всѣ свои шлюпки съ стопъ-анкеромъ на барказѣ и съ перлинями. Самъ же командиръ, на вельботѣ, отправился къ судну, въ надеждѣ подать при нуждѣ добрый совѣтъ. Сверхъ верпа нашли нужнымъ завести принадлежавшій судну «Густавъ» становой якорь и соединенными усиліями стащили судно съ мели.

На другой день комиссаръ и консулъ французской націи пріѣзжалъ на транспортъ благодарить за оказанную помощь и кромѣ того написалъ офиціальное письмо.

---

30 августа 1865 г. въ Хакодате былъ сильный ураганъ. Передъ самымъ началомъ урагана вышелъ въ море англійскій пароходъ «Shaftesbury», по назначенію въ Юкагаму, и такъ какъ безпокоились прошелъ ли онъ благополучно Сангарскій проливъ, то на другой день, по просьбѣ англійскаго консула, начальникъ нашей эскадры послалъ корветъ «Богатырь» осмотрѣть матсмайскій берегъ до выхода въ Тихій океанъ. Корветъ прослѣдовалъ до входа въ Вулканическую бухту, но не найдя никакихъ слѣдовъ крушенія, возвратился къ вечеру въ Хакодате.

Когда клиперъ «Всадникъ», 7 декабря 1868 г., стоялъ на якорѣ въ Порто-Гранде, пришелъ туда коммерческій винтовый пароходъ «Bismark» и сталъ на бочку впереди клипера. Въ 9 часовъ вечера съ моря показался другой пароходъ, направлявшійся къ рейду. Хотя вечеръ былъ довольно ясный и пароходъ «Bismark» былъ весь въ огняхъ, идущій съ моря пароходъ направился прямо на него и не дойдя саженъ 20 отдалъ якорь, а вслѣдъ за тѣмъ ударилъ его штевнемъ въ самую середину между мачтами. Ударъ былъ такъ силенъ, что командиръ клипера «Всадникъ» бывши въ это время на мостикѣ, почелъ нужнымъ приказать разбудить команду и просвистать на гребныя суда. Не прошло и 5 минутъ послѣ удара, какъ съ «Bismark»'а просили спасти команду и пассажировъ.

Немедленно было отдано приказаніе барказу, съ лейтенантомъ Истоминымъ, обоимъ катерамъ съ мичманами Чириковымъ и Десятовымъ отправиться къ пароходу. Вскорѣ всѣ пассажиры и команда были перевезены на клиперъ и только остались на пароходѣ капитанъ и офицеры.

Пароходъ же, имѣя непроницаемыя перегородки, успѣлъ скоро развести пары, а чтобы онъ не затонулъ вдругъ на глубинѣ, былъ отбуксированъ на глубину 18 фут., гдѣ подъ него подвели парусъ и донка работала цѣлую ночь, въ продолженіи которой команда клипера работала на помпахъ.

Пароходъ, причинившій такую аварію-англійскій коммерческій, шедшій изъ Европы въ Ріо-Жанейро.

Черезъ нѣсколько дней командиръ прусскаго парохода пріѣз-

жалъ на клиперъ просить содѣйствія къ задержанію англійскаго парохода, капитанъ котораго не хотѣлъ дать сертификата въ томъ, что онъ отвѣчаетъ за исправленіе всѣхъ поврежденій, сдѣланныхъ пароходу «Bismark». Но командиръ клипера, не имѣя объ этомъ официальной бумаги отъ губернатора Порто-Гранде, отклонилъ отъ себя это дѣло.

---

26 января 1869 г., на фрегатѣ «Дмитрій Донской» въ Бахіи, офицеры давали жителямъ города балъ. Отвезя своихъ гостей на капитанскомъ катерѣ, лейтенанты Лавровъ, Вишняковъ, Скрягинъ и Кутровъ пристали вечеромъ къ входному съ моря мысу Св. Антоніо. Катеръ встрѣченъ былъ множествомъ народа, который просилъ подать помощь только что опрокинувшейся на возморьѣ шлюпкѣ съ двумя бразильцами. По довольно свѣжему вѣтру и большой зыби, никто изъ мѣстныхъ жителей не рѣшился выѣзжать на помощь. Высадивъ дамъ, лейтенанты Лавровъ и Кутровъ немедленно отправились въ море и спасли погибавшихъ, державшихся за затонувшую шлюпку. Обратное путешествіе катера было чрезвычайно трудное, противъ теченія и большой волны,—но однакожъ стихнувшій вѣтеръ позволилъ выгрести къ мысу и высадить утопавшихъ.

Президентъ провинціи, въ письмѣ къ командиру фрегата, передалъ отъ имени Императора Бразиліи признательность офицерамъ за это самоотверженіе.

Въ Ріо-Жанейро фрегату вторично пришлось подать помощь бѣдствующимъ. Въ ночь съ 9-го на 10-е февраля 1869 г. небо озарилось яркимъ пламенемъ пожара. На фрегатѣ ударили пожарную тревогу и черезъ 20 минутъ отошли отъ борта барказы, съ 4-мя пожарными дивизіонами. Дѣйствіе нашей команды, поспѣвшей къ мѣсту пожара первою съ рейда, вызвало полное довѣріе, какъ полицейскихъ и муниципальныхъ властей, такъ и жителей.

Участіе команды въ тушеніи пожара не обошлось безъ нѣсколькихъ ушибовъ и ранъ, но къ счастію всѣ они были очень легкаго свойства и ни одинъ не поступилъ въ лазаретъ.

XVII.

РАЗНЫЕ СЛУЧАИ, ВЫЗВАВШІЕ НАЧАЛЬНИКОВЪ ЭСКАДРЪ И КОМАНДИРОВЪ СУДОВЪ НА ОБЪЯСНЕНІЯ СЪ ИНОСТРАНЦАМИ.

---

13 августа 1859 года были отправлены въ Юкагаму съ корвета «Гридень» мичманы Авиновъ и Мофетъ, чтобы закупить провизію для судовъ эскадры. Юкагама—мѣстечко лежащее рядомъ съ Канагавою и слившееся съ нею въ одно, открыта для торговли съ иностранцами. Когда мичманъ Мофетъ, сдѣлавъ порученный ему закупъ, въ 8 часу вечера, при наступившей въ то время темнотѣ, возвращался къ своей шлюпкѣ, онъ неожиданно подвергся нападенію со стороны неизвѣстныхъ японцевъ. Мофетъ былъ при этомъ раненъ смертельно, такъ что спустя нѣсколько часовъ умеръ; сопровождавшій его матросъ убитъ на мѣстѣ; другой же, бывшій при Мофетѣ человѣкъ, раненый, едва успѣлъ укрыться въ лавку. Ящикъ съ деньгами похищенъ.

Получивъ извѣщеніе объ этомъ произшествіи, графъ Муравьевъ-Амурскій тотчасъ назначилъ флигель-адъютанта капитана 1 ранга Попова, произвести слѣдствіе о преступленіи на самомъ мѣстѣ его совершенія.

Флигель-адъютантъ Поповъ, по изслѣдованіи дѣла, донесъ графу Муравьеву-Амурскому, о слѣдующихъ подробностяхъ:

«Тотчасъ по полученіи приказанія о разслѣдованіи дѣла объ убійствѣ мичмана Мофета, матроса Ивана Соколова и раненіи состоящаго у меня въ услуженіи мѣщанина Александра Король-

кова, я перенесъ свой брейдъ-вымпелъ на корветъ «Новикъ» и ушелъ тѣмъ же вечеромъ въ Канагаву съ клипером «Джигитъ», въ сопровожденіи японскаго чиновника, отправленнаго по вашему требованію изъ Іеддо, для содѣйствія мнѣ въ раскрытіи подробностей этого несчастнаго произшествія. Ночью, бросивъ якорь вплоть у Юкагамы, я утромъ видѣлся съ Канагавскимъ губернаторомъ въ присутственномъ домѣ. Объяснивъ цѣль моего прибытія и выслушавъ отъ него извѣстныя ему обстоятельства этого убійства и мѣры, принятыя имъ по этому случаю, я отправился на мѣсто преступленія, а потомъ и къ г. командиру американской описной шкуны, выброшенной на берегъ при бывшемъ ураганѣ. Вотъ результатъ моихъ розысканій: гг. Мофетъ и Авиновъ, посланные на барказѣ въ Канагаву, для закупки разной провизіи, — оканчивая это порученіе, располагали возвратиться въ Іеддо ночью, чтобы не утомить гребцовъ при дневномъ жарѣ, а потому и торопились окончить свои расчеты вечеромъ; такимъ образомъ г. Мофетъ шелъ изъ лавокъ въ сопровожденіи матроса Ивана Соколова, который несъ за нимъ ящикъ съ деньгами, а мѣщанинъ Александръ Корольковъ шелъ нѣсколько впереди ихъ. Вдругъ, на одномъ изъ перекрестковъ, на нихъ напали нѣсколько японцевъ, вооруженныхъ саблями. Въ темнотѣ и при неожиданности нападенія борьба была невозможна, тѣмъ болѣе, что никто изъ нашихъ не имѣлъ при себѣ оружія; черезъ минуту матросъ упалъ мертвымъ, а мичманъ Мофетъ плавалъ въ крови своей, получивъ нѣсколько глубокихъ смертельныхъ ранъ. Королькокъ же, бывъ предупрежденъ Мофетомъ, который закричалъ ему, «Александръ, насъ бьютъ» кинулся въ одну изъ лавокъ, въ то время уже запиравшихся на ночь хозяиномъ и былъ спасенъ отъ смерти послѣднимъ, но получилъ сильную рану въ лѣвую руку, съ перерубомъ кости; другимъ ударомъ у него перерублена фуражка у самаго виска. На крики нашихъ собралась толпа народа, а бывшіе недалеко два американскіе матроса увѣдомили о произшествіи г. Брука, командира американской описной шкуны. По распоряженію г. Авинова и предложенію г. Брука, раненые были перенесены въ домъ, лежащій подлѣ занимаемого послѣднимъ, и получили первую помощь отъ японскаго доктора, присланнаго по требованію г. Авинова отъ

губернатора; за тѣмъ прибылъ докторъ американскаго консульства, но помощь его оказалась излишнею для г. Мофета; онъ скончался черезъ два часа.

«По осмотрѣ мѣста преступленія я видѣлся со всѣми консулами иностранныхъ державъ и получилъ отъ нихъ нѣкоторыя, впрочемъ, разнорѣчивыя свѣдѣнія.

«Основываясь на отвѣтахъ губернатора и сообразуясь со свѣдѣніями, полученными отъ консуловъ, трудно рѣшить настоящую причину убійства. По словамъ европейцевъ, имъ часто случалось ходить по городу, имѣя гораздо значительнѣйшія суммы; но съ другой стороны я не считаю себя въ правѣ подозрѣвать японское правительство въ какомъ либо участіи по совершенію этого преступленія, такъ какъ ему не могло быть нужно скрытное убійство частныхъ лицъ, иначе оно не дозволило бы торжественно выразить передъ народомъ сожалѣніе къ этому произшествію, высказанное тѣмъ, что губернаторъ и чиновникъ пріѣхавшіе изъ Іеддо офиціально участвовали въ церемоніи погребенія убитыхъ и, такимъ образомъ, произвели впечатлѣніе на свой народъ въ пользу европейцевъ. Полагаю даже, что бонзы, въ своихъ торжественныхъ облаченіяхъ вышедшіе изъ храма, мимо котораго проходила процессія, и народъ, преклонявшій колѣна при приближеніи процессіи выражали не одно только сочувствіе къ печальному произшествію, но конечно и поощреніе со стороны правительства. Къ тому же обвиненіе англійскаго консула, что губернаторъ не принялъ дѣятельныхъ мѣръ къ отысканію виновныхъ и предупрежденію ихъ побѣга, немедленнымъ задержаніемъ на рейдѣ всѣхъ джонокъ, тамъ находившихся и разсылкою чиновниковъ по дорогамъ, отчасти опровергается какъ защитою американскимъ консуломъ всѣхъ дѣйствій губернатора, такъ и возможно скорою присылкою къ раненымъ японскаго доктора, а наконецъ и естественнымъ сомнѣніемъ, что едва ли мѣстная полиція имѣетъ средстта принять какія либо энергическія мѣры, которыя впрочемъ и не въ характерѣ японцевъ.

«Согласно съ мнѣніями англійскаго и голландскаго консуловъ, я предложилъ губернатору запереть лавки и отобрать отъ японцевъ оружіе, объяснивъ необходимость этихъ мѣръ, къ скорѣйшему отысканію виновныхъ и предупрежденію подобныхъ же слу-

чаевъ на будущее время. На это губернаторъ отвѣчалъ, что безъ приказанія изъ Іеддо, не смѣетъ лишить бѣдный классъ средствъ къ существованію прекращеніемъ торговли, а тѣмъ болѣе, снять оружіе, которое, по существующимъ законамъ въ Японіи, служитъ извѣстнымъ отличіемъ; но что съ своей стороны онъ (губернаторъ) очень будетъ доволенъ вооруженіемъ нашихъ людей при съѣздѣ ихъ на берегъ; по мнѣнію его, мѣра эта предупредитъ охоту къ разбоямъ, которые у нихъ по недостатку полиціи бываютъ часты.

«Хотя губернаторъ старался убѣдить меня въ дѣйствительности средствъ, принятыхъ имъ самимъ, также какъ и по приказанію правительства къ отысканію преступниковъ, но имѣя нѣкоторое понятіе объ администраціи Японіи, я убѣжденъ, что всѣ слова его, также какъ и успѣхъ принятыхъ мѣръ, наиболѣе зависятъ отъ распоряженій изъ Іеддо, а потому и полагаю, что вопросъ объ удовлетвореніи гораздо скорѣе можетъ быть приведенъ къ окончанію въ Іеддо, личными настояніями вашего сіятельства.»

Убійство беззащитныхъ русскихъ, не подавшихъ японцамъ ни малѣйшаго повода должно было произвести и произвело глубокое впечатлѣніе на всѣхъ иностранцевъ, пребывающихъ въ Іеддо и Канагавѣ, тѣмъ болѣе что нѣкоторые изъ нихъ хотя и безъ достаточнаго основанія, склонны были видѣть въ этомъ убійствѣ выраженіе глубокой вражды народной или правительственной къ иностранцамъ. Примѣрное и публичное наказаніе убійцъ могло бы, безъ сомнѣнія, скорѣе и проще всего закончить это затруднительное дѣло, но, къ несчастію не было возможности отыскать ихъ: они остались неизвѣстны. Слѣдствіе же показало только, что это убійство слѣдуетъ считать скорѣе отдѣльнымъ преступленіемъ частнаго лица, простымъ актомъ разбоя, а не дѣломъ народа, правительства или какой нибудь партіи. Японское правительство, напротивъ, достаточно выказало при этомъ случаѣ какъ свое сожалѣніе о случившемся, такъ и готовность оказать намъ удовлетвореніе. Убѣдившись въ этомъ, графъ Муравьевъ-Амурскій не счелъ нужнымъ противу слабыхъ употребить превосходныя силы нашей эскадры, находившіяся въ его распоряженіи, а принявъ во вниманіе дѣятельное и особенное участіе японскихъ властей при слѣдствіи, произведенномъ флигель-адъютантомъ Поповымъ, заботы

мѣстныхъ властей о несчастныхъ жертвахъ преступленія, публичное соучастіе представителей японскаго правительства въ торжественной похоронной процессіи убіенныхъ русскихъ, совершенно приличное обстоятельству поведеніе и поступки народонаселенія въ Юкагамѣ во время торжественныхъ похоронъ, наконецъ посылку на нашу эскадру со стороны правительства особой депутаціи для принесенія извиненія о случившемся,—графъ ограничился требованіемъ, чтобы губернаторъ Юкагамы былъ смѣненъ, и японское правительство приняло бы всѣ зависящія отъ него мѣры, для предупрежденія впредь подобныхъ преступленій и для совершенной безопасности иностранцевъ, пребывающихъ въ Японіи. Поздняя пора года, требовавшая неотлагательнаго отплытія эскадры изъ Іеддо къ устью Амура, а съ другой стороны извѣстная медленность японскаго дѣлопроизводства, не дозволяли графу дождаться окончанія этого дѣла. Эскадра отправилась къ сѣверу; но флигель-адъютанту капитану 1 ранга Унковскому, съ фрегатомъ «Аскольдъ», поручено было оставаться на рейдѣ передъ Іеддо до 15 сентября, и настоять въ нашихъ требованіяхъ.

Главною цѣлью оставленія фрегата «Аскольдъ» въ Іеддо было охранять всѣхъ европейцевъ и американцевъ, находившихся въ Іеддо и Канагавѣ, которые послѣ несчастнаго происшествія съ нашимъ офицеромъ, сомнѣвались въ своей безопасности; за тѣмъ, для побужденія японскаго правительства къ скорѣйшему отысканію виновныхъ въ убійствѣ и къ исполненію по этому дѣлу требованій нашихъ, состоящихъ изъ пунктовъ:

1) Депутація высшихъ сановниковъ обязана прибыть на фрегатъ и въ присутствіи г. г. офицеровъ и команды просить извиненія.

2) Губернаторы Юкагамы должны быть смѣнены и лишены чиновъ и

3) Если по 15 сентября убійцы будутъ найдены, то казнить ихъ въ присутствіи г. Унковскаго на мѣстѣ преступленія.

Въ день ухода графа Муравьева-Амурскаго съ эскадрою изъ Іеддо, флигель-адъютантъ Унковскій лично предложилъ услуги посланнику Сѣверо-Американскихъ Штатовъ и англійскому генеральному консулу въ Японіи: «исполнять требованія ихъ до прибытія

на этотъ рейдъ одного изъ военныхъ судовъ ихъ націй»; а 4 сентября имѣли на фрегатѣ первое совѣщаніе съ четырьмя губернаторами иностранныхъ дѣлъ, по дѣлу убійства въ Юкагамѣ.

Первый пунктъ нашихъ требованій былъ выполненъ немедленно. Послѣ четырехъ совѣщаній съ губернаторами, исполнено требованіе и по второму пункту: 12 сентября губернаторы Юкагамы Мицно-Теикогоно-Ками и Като-Пкино-Ками смѣнены и лишены чиновъ.

Что касается окончанія третьяго пункта, то для исполненія его флигель-адъютантъ Унковскій назначилъ срокъ 12 сентября, потому что фрегатъ долженъ былъ оставить Японію 15 сентября. Но такъ какъ самыя дѣятельныя мѣры, принятыя японскимъ правительствомъ, для отысканія убійцъ, были еще не дѣйствительны, то взамѣнъ исполненія 3 пункта правительство предложило: «въ назначенный срокъ казнить на мѣстѣ преступленія, въ присутствіи г. Унковскаго, полицейскаго чиновника, который былъ дежурнымъ въ Юкагамѣ въ день убійства». На это послѣднее рѣшеніе, казавшееся ему несправедливымъ, онъ не согласился, убѣдившись въ искренней готовности верховнаго совѣта на безусловное исполненіе 3-го пункта, и еще болѣе въ слабыхъ средствахъ правительства къ отысканію бѣжавшихъ преступниковъ.

Согласно данныхъ флигель-адъютанту Унковскому наставленій, онъ не считалъ себя въ правѣ принять средства болѣе рѣшительныя, кромѣ угрозъ для побужденія японцевъ къ исполненію въ присутствіи фрегата 3-го пункта, а потому оставилъ Японію 17 сентября, обязавъ правительство казнить убійцъ на мѣстѣ преступленія, при свидѣтельствѣ представителей европейскихъ націй, и нашего консула въ Хакодате, если обстоятельства позволятъ ему прибыть для этого въ Канагаву.

Въ дополненіе къ этимъ требованіямъ, японское правительство обязалось: «покровительтвовать и охранять на вѣчныя времена надгробную часовню», которую предположено было выстроить на сумму 800 мекс. долларовъ и 76 рублей, собранную по подпискѣ г. г. штабъ и оберъ-офицеровъ эскадры нашей въ Іеддо. Деньги эти, съ рисункомъ часовни, переданы были англійскому консулу въ Канагавѣ г-ну Вайсъ, который принялъ на себя заботы и присмотръ за постройкой часовни.

Фрегатъ «Полканъ», по прибытіи своемъ въ Рагузу, 2 іюня 1857 г., отсалютовалъ крѣпости, по предварительному условію съ комендантомъ ея, 21 выстрѣломъ; но получилъ въ отвѣтъ только 11 выстрѣловъ, и то черезъ полчаса времени. По этому поводу, подойдя къ крѣпости на разстояніе кабельтова, командиръ фрегата послалъ къ коменданту лейтенанта Пилкина въ сопровожденіи нашего консула, съ требованіемъ досалютовать 10 выстрѣловъ,—что было немедленно исполнено съ извиненіемъ, что обсчитались числомъ выстрѣловъ.

---

10 марта 1857 г., въ Пиреѣ, 4 русскихъ матроса съ фрегата «Полканъ» и 4 грека подрались въ шинкѣ съ 7-ю англійскими матросами. Къ нимъ впослѣдствіи присоединились другіе матросы и при этой свалкѣ былъ убитъ одинъ англичанинъ. По сношенію съ кѣмъ слѣдуетъ, случай этотъ оставленъ безъ всякихъ послѣдствій и дракъ уже не возобновлялось.

Во время пребыванія фрегата «Полканъ» въ Гравозѣ, въ сентябрѣ 1858 г., одиннадцать унтеръ-офицеровъ были отпущены на берегъ для прогулки. По возвращеніи людей этихъ на фрегатъ, оказалось, что двое изъ нихъ ранены легко въ голову, а третій имѣлъ рану—въ ляшку штыкомъ. Дѣло это было изслѣдовано подробно и дознано, что на берегу случилась драка, которой зачинщиками были пьяные австрійскіе солдаты егерьскаго полка и перевозчики на пристани; наши же только оборонялись. Командиръ фрегата капитанъ 2 ранга Юшковъ немедленно письмомъ сообщилъ объ этомъ губернатору Рагузы, который отвѣчалъ, также письмомъ, что виновные въ причиненіи ссоры, 6 солдатъ, арестованы и будутъ наказаны.

---

26 марта 1858 г., пьяная команда англійскаго парохода «Penelope» напала въ Саймонсъ-тоунѣ на часть команды клиперовъ «Джигитъ» и «Стрѣлокъ» и даже бросала въ нихъ каменьями. Наши люди только оборонялись; ушибовъ не было. По принятымъ

капитаномъ 1 ранга Кузнецовымъ и мѣстнымъ морскимъ начальствомъ мѣрамъ, дракъ на берегу болѣе не случилась.

---

3 іюня 1859 г., на Нагасакскомъ рейдѣ, на шлюпкѣ съ корвета «Рында», шедшей на берегъ, мимо купеческаго голландскаго судна «Yryhandie», услышали раздавшійся съ него крикъ: «спасите!» и вслѣдъ за тѣмъ увидѣли, что съ этого судна кто-то бросился въ воду. Шлюпка немедленно подошла и принятый ею человѣкъ объявилъ, что онъ матросъ Грабовскій, бѣжавшій въ прошломъ году съ клипера «Пластунъ» въ Сингапурѣ; что онъ давно хотѣлъ явиться, но его не пускали, и что на томъ же суднѣ находится другой бѣглый матросъ, команды того же клипера, Петровъ, закованный въ кандалы и по этому лишенный средствъ послѣдовать его примѣру.

Извѣстясь объ этомъ флигель-адъютантъ Поповъ послалъ на берегъ офицера къ коммисару голландскаго правительства съ просьбою, чтобы матросъ Петровъ былъ освобожденъ, что и было исполнено.

По прибытіи корвета «Новикъ», въ маѣ мѣсяцѣ 1860 г., на о-въ Св. Екатерины, при посѣщеніи лейтенантомъ Карстенсономъ бразильской канонерской лодки «Бельмонтэ», матросъ Торфъ, оставшійся въ Ріо-Жанейро съ клипера «Наѣздникъ», явился къ этому офицеру и просилъ о возвращеніи его на русское судно. Начальникъ отряда бразильскихъ судовъ и командиръ лодки безъ затрудненія возвратили матроса на «Новикъ». По изслѣдованіи оказалось, что Торфъ былъ взятъ на лодку въ пьяномъ видѣ.

На кораблѣ «Гангутъ», въ августѣ 1860 г., проходя вдоль о-ва Лангеланда, между банкой Vengeance и островомъ, гдѣ глубина отъ 4½ до 7 саженъ, почувствовали минутное сотрясеніе,— какъ бы чего-то коснулись. Бывшій на кораблѣ лоцманъ полагалъ, что корабль коснулся днища.

Контръ-адмиралъ Нордманъ, по этому поводу, сообщилъ нашему

посланнику въ Копенгагенѣ, что обозначеніе этой мели примѣтнымъ знакомъ, сдѣлало бы плаваніе здѣсь менѣе опаснымъ.

---

23 октября 1860 г. начальникъ эскадры въ Тихомъ океанѣ капитанъ 1 ранга Лихачевъ прибылъ въ Нагасаки на корветѣ «Бояринъ» и засталъ тамъ военный голландскій бригъ «Кашалотъ». Бригъ салютовалъ ему 11 выстрѣлами, на что ему отвѣчали тѣмъ же числомъ, но при отвѣтѣ на «Бояринѣ» былъ поднятъ голландскій флагъ верхъ ногами, т. е. синею полосою къ верху. Эта ошибка была вдвойнѣ непріятною, потому что на корветѣ это не было никѣмъ замѣчено своевременно, и начальникъ эскадры узналъ о томъ гораздо позже. Голландскій капитанъ, къ которому капитанъ 1 ранга Лихачевъ поѣхалъ лично на другой день съ извиненіемъ, просилъ его сдѣлать, при поднятіи голландскаго флага, національный салютъ 21 выстрѣломъ. Такъ какъ вина была на нашей сторонѣ, то просьба эта была исполнена. Онъ отвѣчалъ немедленно тѣмъ же и вслѣдъ затѣмъ явился въ полной формѣ принести начальнику эскадры официальную благодарность за почесть, оказанную голландскому флагу.

Въ началѣ апрѣля мѣсяца 1861 г., пароходъ Амурской Компаніи «Св. Ѳеодосій», плававшій въ продолженіе всей зимы между китайскими портами, воспользовался послѣднимъ трактатомъ Англіи съ Китаемъ, и съ грузомъ отъ Шанхайскаго торговаго дома Harchord and C° отправился въ Напкаи, вверхъ по Ян-це-Кіангу. При зафрахтованіи парохода, Harchord and C° обязались отвѣчать, въ случаѣ если рейсъ этотъ будетъ признанъ незаконнымъ.

Сдавъ свой грузъ безъ всякаго затрудненія въ Напкаи и получивъ новый, пароходъ прибылъ обратно въ Шанхай, въ тотъ самый день, когда корветъ «Калевала», бросилъ якорь въ Вусунгѣ. Вскорѣ послѣ того Шанхайскій губернаторъ объявилъ нашему консулу, что пароходъ нарушилъ правила трактата, тѣмъ, что онъ очистился въ Шанхайской таможнѣ въ Нигпо и ходилъ въ Напкаи и притомъ безъ установленнаго рѣчнаго паспорта и свидѣтельства о вооруженіи судна. Ссылаясь на англійскій трак-

татъ, Шанхайскій губернаторъ объявилъ нашему консулу, что пароходъ «Св. Ѳеодосій», по несоблюденію вышеизложенныхъ правилъ, подлежитъ конфискаціи.

Нашъ консулъ вошелъ по этому предмету въ переписку съ губернаторомъ и вмѣстѣ съ тѣмъ просилъ командира корвета остаться въ Шанхаѣ до разрѣшенія этого спора.

Присутствіе корвета, какъ должно полагать, помогло дѣлу; губернаторъ не счелъ благоразумнымъ принимать какія либо серьезныя мѣры и разрѣшилъ выдать капитану парохода всѣ бумаги изъ таможни.

Клиперъ «Абрекъ», входя 16 октября 1863 г. на рейдъ С.-Франциско, подошелъ къ маленькому пароходу, имѣвшему какой-то особенный флагъ на кормѣ, и именно бѣлыя и красныя полосы, но не вдоль какъ на американскомъ флагѣ, а поперекъ, и въ углу американскій гюйсъ. Когда клиперъ къ нему приблизился, увидѣли, что пароходъ сдѣлалъ выстрѣлъ, но командиръ клипера не счелъ его относящимся къ себѣ, тѣмъ болѣе, что бывъ прошлый годъ въ С.-Франциско, зналъ нѣсколько правила этого порта. Но когда вскорѣ послѣ перваго выстрѣла, второй былъ сдѣланъ ядромъ, давшимъ рикошетъ подъ бушпритомъ клипера, командиръ клипера рѣшительно не зналъ на какой мысли остановиться, а какъ флагъ парохода былъ незнакомъ ему, то вообразилъ, что часть г. С.-Франциско взята южными штатами, намъ непріязненными,—ударилъ тревогу и, приказавъ еще прибавить ходу, остановилъ клиперъ передъ носомъ парохода. Въ это время съ него отвалила шлюпка съ офицеромъ, который, приставъ къ борту, объяснилъ, что это ихъ новыя правила, по случаю крейсеровъ южныхъ штатовъ, и что пароходъ этотъ, занимая постъ брантвахты, имѣетъ флагъ, присвоенный судамъ этого рода.

Когда клиперъ сталъ на якорь, то пріѣхалъ на него съ извиненіемъ и командиръ брантвахты. Такого объясненія было достаточно и дѣло это осталось безъ дальнѣйшихъ переговоровъ.

Корветъ «Варягъ», по прибытіи въ октябрѣ 1864 года, въ

Калао, салютовалъ брейдъ-вымпелу перуанскаго командора на фрегатѣ «Амазонасъ» 11-ю выстрѣлами, по правиламъ, существующимъ въ перуанскомъ флотѣ. Но какъ на рейдѣ находился еще англійскій фрегатъ «Леандеръ», подъ брейдъ-вымпеломъ англійскаго командора, то командиръ корвета, не смотря на то, что въ англійскомъ флотѣ салютуютъ брейдъ-вымпелу, какъ и у насъ, 9 выстрѣлами, счелъ необходимымъ салютовать и ему 11 выстрѣлами. Между тѣмъ, съ перуанскаго фрегата было отвѣчено тѣмъ же числомъ выстрѣловъ, а съ англійскаго 9-ю. Но при первомъ же намекѣ объ этомъ, черезъ $^1/_4$ часа, ошибка эта была исправлена поднятіемъ русскаго флага, съ салютомъ дополнительными 2 выстрѣлами и присылкою лейтенанта на корветъ извиниться, что салютъ 2 выстрѣлами менѣе—былъ сдѣланъ по ошибкѣ.

---

2 февраля 1865 г. фрегатъ «Дмитрій Донской» прибылъ на Капштатскій рейдъ. При входѣ на рейдъ, фрегатъ былъ встрѣченъ гавенмейстеромъ, который на вопросъ командира объ обмѣнѣ салюта, сказалъ, что крѣпость отвѣтитъ на сдѣланный ей салютъ тотчасъ. Вслѣдствіе этого, на фрегатѣ, при подъемѣ англійскаго флага произвели салютъ въ 21 выстрѣлъ. Не получая между тѣмъ отвѣта, черезъ $^1/_2$ часа послали гардемарина узнать причину медленности. Тамъ объяснили ему, что безъ коменданта никто не имѣетъ права сдѣлать выстрѣла, а комендантъ и всѣ офицеры находятся далеко за городомъ и ранѣе утра не успѣютъ прибыть. Съ утра послали лейтенанта, требовать отвѣта на сдѣланный фрегатомъ салютъ; комендантъ былъ въ крѣпости и произвелъ вслѣдъ за подъемомъ на фрегатѣ, въ 8 часовъ, флага, отвѣтственный салютъ въ 21 выстрѣлъ.

---

28 октября 1868 года фрегатъ «Дмитрій Донской» былъ посѣщенъ въ Шербургѣ командующимъ сухопутными войсками. На салютъ ему фрегата 13 выстрѣлами, отвѣтили съ берега 11 выстрѣлами. Командиръ фрегата послалъ объ этомъ извѣстить командующаго сухопутными войсками, который далъ объясненіе, что такъ какъ

салютъ производится полевою артиллеріею, нарочно выѣхавшею передъ домъ генерала, и не расчитывая, что отсалютуютъ ему болѣе 11 выстрѣловъ, взводомъ батареи не было взято болѣе 11 картузовъ; но что въ слѣдующій день тотъ же взводъ явится опять въ городъ и сдѣлаетъ вновь полный салютъ въ 13 выстрѣловъ, что́ и было исполнено.

---

28 января 1864 года, когда клиперъ «Алмазъ» стоялъ на якорѣ у города Аннаполиса, на берегу былъ убитъ на-повалъ изъ пистолета, у дверей винной лавки, хозяиномъ ея Лисомъ, матросъ Демидовъ. По сношенію съ мѣстными властями, Лисъ былъ преданъ суду.

XVIII.

ГИДРОГРАФИЧЕСКІЙ ОТДѢЛЪ.

Инструкція по гидрографической части для судовъ, отправляющихся въ море.

Военныя суда, каково бы ни было ихъ назначеніе, всегда имѣютъ возможность принести пользу гидрографіи, собирая на мѣстѣ матеріалы и факты, весьма интересные и даже необходимые для пополненія лоцій и картъ.

Формы для веденія матеорологическаго и хронометрическаго журналовъ и для опредѣленія девіаціи, а равно и вопросы, предложенные Ливерпульскою коммисіею относительно девіаціи, отпускаются изъ Гидрографическаго департамента; весьма было бы полезно, чтобы столбцы этихъ формъ, по возможности, были наполнены цифрами, извлеченными изъ точныхъ наблюденій.

Предметы гидрографіи, которые могутъ обратить на себя вниманіе наблюдателей, слишкомъ разнообразны, чтобы перечислять ихъ. Достаточно указать на тѣ, которые въ особенности важны.

1) *Якорныя мѣста.* Показывать ихъ выгоды и невыгоды, средства къ снабженію судовъ водою, дровами, каменнымъ углемъ, провизіею и проч.

2) *Глубина и грунтъ морскаго дна.* По возможности чаще измѣрять глубину и опредѣлять грунтъ, особенно на отличительныхъ глубинахъ и близъ береговъ, обозначая точно мѣсто измѣ-

ренія. Надъ всякою опасностію производить подробныя обслѣдованія и опредѣлять ее точно.

3) *Предостерегательные знаки*, какъ-то: маяки, башни, баканы, вѣхи и проч. показывать съ какого разстоянія, въ какую погоду открываются, выгодно-ли избраны мѣста, въ отношеніи къ безопасности плаванія, хорошо-ли горятъ огни и не требуется-ли какихъ либо исправленій или измѣненій, для лучшаго обозначенія мѣстности.

4) *Фарватеры*. Обозначать глубины фарватеровъ, по которымъ ходило судно, а также выгоды или невыгоды этихъ фарватеровъ.

5) *Лоцманскія станціи*: число лоцмановъ, ихъ обязанности и плата за проводъ.

6) *Спасительныя станціи*: число гребныхъ судовъ и команды на станціи и средства, имѣемыя для спасенія погибающихъ.

7) *Склоненіе компаса*. Опредѣлять его величину и измѣненія въ особенности у береговъ, гдѣ есть причины подозрѣвать вліяніе почвы на магнитную стрѣлку, и вообще при приближеніи къ шхерамъ и скалистымъ берегамъ.

8) *Теченіе моря*. Опредѣлять его, стоя на якорѣ и во время плаванія; показывать перемѣны его отъ вліянія вѣтровъ, впадающихъ рѣкъ и изгибовъ берега.

9) *Предѣлъ видимости берега, повѣрка и виды его*. При приближеніи къ берегу, обозначать точно мѣсто, съ котораго открылся берегъ, и что́ именно прежде всего. Ежели откроется вершина горы или какого нибудь предмета за видимымъ горизонтомъ, то опредѣлить истинное его вызвышеніе. По возможности стараться снимать видъ берега при каждомъ новомъ его измѣненіи. При каждомъ рисункѣ нужно означать взятыя на-скоро углы между находящимися на рисункѣ предметами, пеленгъ одного изъ нихъ и названіе мѣста, особенно туземное. Измѣрять углы между назначенными на картѣ предметами для повѣрки берега. Надлежитъ отмѣчать моментъ и направленіе каждый разъ, когда какой либо новый мысъ покажется изъ-за другаго, прежде видѣннаго, или же когда онъ скроется позади другой оконечности земли. Если представится случай, то полезно приводить какой нибудь означенный на картѣ предметъ на истинный N или S

когда опредѣляется долгота мѣста, или на истинный O или W при опредѣленіи широты мѣста.

10) *Съемка порта.* При входахъ въ порты, или во время стоянки въ нихъ, снимать положеніе береговъ и вообще дѣлать съемку порта, хотя бы и были прежнія съемки,—для узнанія не измѣнились ли мели и фарватеры и не заноситъ ли портъ.

11) *Изысканія надъ неизвѣстнымъ или худо опредѣленнымъ островомъ или берегомъ.* При открытіи неназначеннаго на картѣ острова опредѣлять его астрономическое положеніе, какъ сказано въ 9 пунктѣ или другими способами, и, если возможно, дѣлать съемку и промѣръ около острова. При плаваніи около неизвѣстнаго или худо опредѣленнаго берега не упускать случая произвести подробную опись.

12) *Температура и цвѣтъ воды.*

13) *Приливы и отливы.* Опредѣлять прикладные часы и высоты воды. Гдѣ же нѣтъ приливовъ, то опредѣлять измѣненія высоты уровня воды.

14) *Муссоны*, поясы пасатныхъ и перемѣнныхъ вѣтровъ, и метеорологическія замѣчанія относительно перемѣны вѣтровъ вслѣдствіе перемѣны погоды, очертанія самаго берега и другихъ причинъ.

15) *Волны*: измѣреніе ихъ высоты, пространства и быстроты.

16) *Замерзаніе моря*: когда и какъ далеко замерзаетъ море, каковъ бываетъ ледъ, и когда очищается море отъ льда.

17) *Повѣрка картъ и лоцій.* Замѣчать недостатки на картахъ и лоціяхъ и производить сравненіе на дѣлѣ достоинства разныхъ изданій.

18) *Историческія*, статистическія и военныя свѣдѣнія.

Вообще рекомендуется всѣмъ судамъ и въ особенности находящимся въ отдѣльныхъ плаваніяхъ, собирать полезныя свѣдѣнія, касающіяся гидрографіи и представлять, хотя бы и безъ выводовъ, въ Гидрографическій департаментъ.

Объявленіе отъ гидрографическаго департамента.

Гидрографическій департаментъ получаетъ иногда частныя или путевыя карты мѣстностей, или вовсе неизслѣдованныхъ, или

изслѣдованныхъ неточно, безъ приложенія журнала астрономическихъ опредѣленій и гидрографической описи и даже, безъ объясненія, откуда заимствованы данныя, на которыхъ основано составленіе карты. Принявъ эти карты съ признательностію и съ чувствами, понятными каждому моряку, Департаментъ, на основаніи того, что лучше что-нибудь чѣмъ ничего, карты вовсе неизслѣдованныхъ мѣстностей гравируетъ или литографируетъ для всеобщаго употребленія, изыскивая, между тѣмъ, всѣ средства къ добытію упомянутыхъ журналовъ; но другія карты сравниваетъ съ прежде изданными, для той же мѣстности, и, находя несогласіе, приходитъ въ затруднительное положеніе: которой картѣ отдать предпочтеніе, прежней или вновь составленной, и по необходимости, съ сожалѣніемъ, долженъ ограничиться снятіемъ копій въ незначительномъ числѣ и отправленіемъ ихъ на тѣ суда, которыя предполагаютъ быть въ мѣстахъ, назначенныхъ на картѣ, съ тѣмъ, чтобы провѣрить, которая карта заслуживаетъ болѣе довѣрія. Желая имѣть пріятную возможность, интересные гидрографическіе труды сдѣлать скорѣе достояніемъ всѣхъ моряковъ, Гидрографическій департаментъ проситъ покорнѣйше всѣхъ составляющихъ карты, при присылкѣ ихъ въ Департаментъ, прилагать подробный журналъ астрономическихъ опредѣленій и гидрографической описи, который служилъ для составленія карты, или вообще съ полною подробностію всѣ данныя, на которыхъ основано составленіе присылаемой карты. Въ настоящее время наука и практика уже не довольствуются одними конечными результатами, но считаютъ необходимымъ, при каждомъ результатѣ показывать его вѣроятную погрѣшность, по которой можно опредѣлить степень точности результата и ту довѣренность, которую можно къ нему имѣть. Наука даетъ средства, какъ найти вѣроятную погрѣшность опредѣленія, если извѣстны инструменты, которыми производятся наблюденія, способъ наблюденій, качества ихъ, опредѣляемое изъ самыхъ наблюденій, а потому Гидрографическій департаментъ будетъ еще болѣе признателенъ, если сверхъ упомянутаго журнала будутъ приложены подлинныя наблюденія, со всѣми данными, необходимыми для опредѣленія вѣроятной погрѣшности.

Гидрографическія работы въ Татарскомъ проливѣ клипера „Стрѣлокъ“.

Осенью 1858 года клиперъ «Стрѣлокъ» занимался гидрофическими работами около прибрежья Японскаго моря и въ Татарскомъ проливѣ.

Придя въ широту 47°,—пунктъ отъ котораго ему было назначено начать работы,—клиперъ встрѣтилъ свѣжій SW, при которомъ, въ продолженіе дня нельзя было осмотрѣть и 10 миль берега. Расчитывая въ октябрѣ мѣсяцѣ имѣть сѣверные вѣтра, «Стрѣлокъ» продолжалъ путь къ сѣверу и дошелъ до Императорской гавани. Съ этого мѣста имъ начатъ былъ осмотръ берега и доведенъ до залива Св. Ольги. На этомъ пространствѣ осмотрѣно 7 рѣкъ, каждая на протяженіи отъ 5 до 8 миль отъ устья, и только двѣ рѣки остались не осмотрѣны, по причинѣ свѣжаго вѣтра.

Потомъ клиперъ направился къ заливу Петръ Великій (Викторіи) и, пройдя по южную сторону острова Маячнаго (Терминешена), вошелъ въ заливъ Усурійскій (Наполеона), въ сѣверной части котораго осмотрѣлъ большія рѣки на 16 миль отъ устья. Отсюда прошелъ проливомъ Босфоръ Восточный (Гамелена) и пошелъ въ заливъ Амурскій (Гверена), въ которомъ осмотрѣлъ большія рѣки на протяженіи 54 миль. На пути къ Хакодате, «Стрѣлокъ» шелъ тѣмъ же проливомъ, въ которомъ осмотрѣлъ портъ Владивостокъ (Мей) и самый проливъ. Слѣдуя далѣе, клиперъ пошелъ на сѣверную оконечность Терминешена, при чемъ сдѣлалъ полный осмотръ этого острова и пролива его отдѣляющаго.

Весною 1859 г. «Стрѣлокъ обслѣдовалъ берегъ отъ Императорской гавани до залива Св. Ольги. Послѣ того отправился къ заливу Викторіи и пройдя по S сторону о-ва Терминешина, вошелъ въ заливъ Наполеона, гдѣ осмотрѣлъ рѣки на 16 миль. Потомъ, пройдя чрезъ проливъ Гамелена, осмотрѣлъ портъ Мей.

Гидрографическія изслѣдованія клипера „Джигитъ“ въ Японскомъ морѣ.

11 мая 1859 года клиперъ «Джигитъ,» идя вдоль западнаго берега о-ва Нипона прошелъ между подводными камнями Битернъ и берегомъ о-ва Нипона. По пеленгамъ означенныхъ камней, найдено положеніе ихъ сходнымъ съ тѣмъ, какъ они положены на англійской картѣ 1857 года. 12 мая подошли къ о ву Ава-сима. Имѣя въ этотъ день обсервованный пунктъ, удалось опредѣлить положеніе этого острова: онъ найденъ въ широтѣ 38° 19′ N, долготѣ 139° 14′ O отъ Гринича; на картахъ же Крузенштерна и на англійской картѣ островъ этотъ означенъ гораздо южнѣе.

Того же числа клиперъ сталъ на якорь въ бухтѣ Ніагата. 13-го числа пришелъ на этотъ рейдъ голландскій военный корветъ «Balli», который проходя островъ Ава-сима, опредѣлилъ его въ широтѣ 38° 31′ N, долготѣ 139° 17′ O. 12 и 13 мая съ клипера занялись промѣромъ рейда Ніагата, устья рѣки и обсерваціями. По окончаніи работъ и по осморѣ мѣстности оказалось слѣдующее: Портъ Ніагата лежитъ въ широтѣ 37°59′ N, долготѣ 138° 10′ O отъ Гринича; рейдъ его защищенъ только отъ южнаго и восточнаго вѣтровъ. Глубина на рейдѣ уменьшается быстро отъ 20 до 10 саж. и затѣмъ постепенно уменьшается до $2^1/_2$ саж.; послѣ чего круто поднимается баръ въ 6 футъ, который совершенно преграждаетъ входъ въ рѣку; за баромъ глубина 4 и 5 саж. Грунтъ на рейдѣ черная земля. Городъ Ніагата обширенъ и искрещенъ судоходными каналами. 13 мая перешли къ бухтѣ Ао-сима-яма, лежащей отъ Ніагаты къ NW въ 6 миляхъ. По рейдъ здѣсь найденъ открытымъ и рѣка, впадающая въ эту бухту, имѣетъ баръ глубиною 7 футъ.

14 мая осмотрѣнъ западный и южный берегъ Тоямскаго залива. Рейдъ открытъ сѣвернымъ вѣтрамъ. Этотъ портъ не представляетъ никакихъ преимуществъ передъ портомъ Ніагата.

Выйдя изъ залива Тояма, клиперъ слѣдовалъ по сѣверную сторону о-ва Садо. 17 мая, находясь въ широтѣ 37° N, 2′ долготѣ 139° 40′, осмотрѣнъ былъ островъ на румбъ

NW. Такъ какъ на картахъ, имѣвшихся на клиперѣ, не было означено въ этой широтѣ и долготѣ никакого острова, то подойдя къ нему ближе и отыскавъ бухту на SO его сторонѣ, вошли туда и стали на якорь на 9 саженяхъ, грунтъ кораллъ. Немедля были посланы гребныя суда, для промѣра залива и для описи острова; онъ оказался въ широтѣ 39° 8′ 35″ N, долготѣ 139° 42′ 50″ O отъ Гринича. Рейдъ залива хотя можно считать закрытымъ отъ всѣхъ господствующихъ вѣтровъ Японскаго моря, но грунтъ не представляетъ надежной якорной стоянки. Жители называютъ этотъ островъ Тоби-сима. На картахъ же Крузенштерна и на англійской картѣ 1857 года онъ означенъ въ широтѣ 39° 24′ N, долготѣ 138° 53′ отъ Гринича.

Въ 1861 году клиперъ «Опричникъ» слѣдовалъ изъ Нагасаки въ Іеддо по Внутреннему морю, заключающемуся между островами Нипономъ, Кіу-зіу и Сикокомъ. Весь этотъ путь, на протяженіи болѣе 300 миль, отъ Нагасаки до пролива Кино и выхода въ океанъ, усѣянъ многочисленными островами, между которыми извиваются узкіе фарватеры, извѣстные только японскимъ мореходцамъ и лоцманамъ.

Выйдя съ Нагасакскаго рейда 28 февраля, и имѣя, для указанія шхеръ Суванадскаго моря, двухъ японскихъ лоцмановъ, въ тотъ же день вступили въ Фирадскій проливъ. Пройдя этотъ проливъ легли на западную оконечность острова Мадара (Готосима по Зибольту; Согеу на англійскихъ картахъ), пройдя которую прекратили пары и вступили подъ паруса. Бросая часто дипь-лотъ, глубину имѣли весьма сходную съ показанною на картѣ, а именно: отъ 22 до 46 саженъ.

Утромъ 1 марта, зашедшій вѣтеръ принудилъ развести пары. Послѣ полудня подошли къ острову Симоносеки и отъ этого мѣста до о-ва Авадзи указанія имѣвшейся на клиперѣ карты оказались совершенно безполезными. Берега обозначены неправильно; большая часть острововъ вовсе не вошли на карту, а изъ тѣхъ, которые назначены, рѣдкіе носятъ названія. Здѣсь указанія лоцмана пока необходимы. Подходя къ проливу Симоносеки, отъ сѣверной части о-ва Кіу-зіу простирается песчанная банка къ N, на которой глубина быстро увеличивается до 11 саженъ. Это есть

единственная мелководная банка на всемъ пути, которымъ слѣдовалъ клиперъ отъ Нагасаки до выхода въ Тихій океанъ.

Не доходя до острова Симоносеки, въ правой рукѣ находится замѣчательный камень, на которомъ устроенъ каменный небольшой столбъ съ трехугольною крышею; его надо проходить въ разстояніи около 2-хъ кабельтововъ; глубина 8 и 9 саженъ. Кромѣ этого камня, который называется Юсибеноси, въ этой части пролива есть еще и другіе камни, замѣченные съ клипера «Наѣзникъ». Сверхъ того на самомъ рейдѣ, противъ W оконечности города Симоносеки, есть песчанная банка въ 10 футъ, которую открылъ «Наѣзникъ», приткнувшись къ ней, когда травилъ канатъ. При входѣ въ этотъ проливъ, клиперъ встрѣтилъ весьмо сильное спорное теченіе, которое затрудняло дѣйствіе рулемъ. Пройдя этотъ камень, можно держать прямо на строенія города Симоносеки; глубина отъ 11 до 8 саженъ. На рейдѣ глубина $8^1/_2$ саженъ. Берега пролива около 4-хъ миль шириною, весьма гористы и живописны. Городъ расположенъ на значительномъ протяженіи, строенія весьма чисты и красивы.

Немедленно по отдачѣ якоря, сдѣлано было распоряженіе о доставленіи каменнаго угля на клиперъ. 2-го числа, послѣ многихъ хлопотъ, доставили 1023 пуд. угля, по 8 р. 60 коп. за тоннъ.

Въ этотъ же день послано было гребное судно, для сдѣланія промѣра восточной части пролива. Здѣсь находится подводный камень, на коемъ въ малую воду 14 фут. воды; онъ находится въ сторонѣ отъ пути въ Суванадское море. Въ проливѣ Симоносеки правильный отливъ идетъ отъ NO, а приливъ отъ SW; скорость теченія при началѣ прилива $^1/_2$ узла и возрастаетъ до $3^1/_2$ узловъ. Якорное мѣсто было въ 4 кабельтовахъ отъ города.

На другой день, 3 марта, снялись съ якоря, подъ парами, и отправились ко входу въ Суванадское море. Идя проливомъ ко входу въ Суванадское море, должно держаться праваго берега не далѣе $^1/_2$ мили; глубины должны быть отъ 10 до 5 саженъ, грунтъ мѣстами песокъ и илъ. Пройдя мысъ его, должно держать не менѣе, какъ къ SW 70°, ибо указанный подводный камень находится отъ этого мыса къ NO 67°, въ разстояніи 4 миль, а отъ острова большой Втой на SW 55°; слѣдовательно, имѣя выход-

ной мысъ къ SW 70°, и острова большой Втой къ NO 50°, подводный камень будетъ пройденъ. Минуя выходной мысъ, должно держаться отъ мысовъ Матаяма и Мисаки въ разстояніи 10 или 11 миль, потому что отъ этихъ мысовъ простираются, по показанію лоцмана, отмели, на коихъ глубина не болѣе 15 футъ, грунтъ камень. На этомъ пути, до острова Гимесима, глубина отъ 17 до 25 саженъ. Островъ Гимесима открывается за 20 миль и кажется издали двумя высокими конической формы островами. Островъ должно проходить не далѣе 3 миль, оставляя его въ правой рукѣ. За нимъ встрѣчаются небольшіе, но весьма высокіе и приглубые острова, которые рифовъ не имѣютъ; изъ нихъ замѣчателенъ островъ Хегури, отъ котораго должно идти въ разстояніи $4^1/_2$ миль. Отъ западной оконечности его идетъ на $2^1/_2$ мили каменный рифъ. Пройдя средній его мысъ къ NW, въ разстояніи 9 миль, есть бухта, на южной оконечности острова Каменосеки, гдѣ клиперъ и сталъ на якорь, въ 6 часовъ вечера. Бухта эта закрыта отъ OtN черезъ N и W до SO. Это—котлообразная бухта, гдѣ глубина уменьшается на разстояніи каждыхъ 15 саженъ по 5 саженъ; грунтъ песокъ.

4 марта снялись съ якоря. Отъ острова Каменосеки острова встрѣчаются чаще и вскорѣ клиперъ вошелъ въ сплошной архипелагъ, проходя отъ острововъ въ разстояніи отъ 3 до $^1/_2$ миль. Эта часть шхеръ на картѣ вовсе не означена, хотя тамъ и показаны нѣкоторые острова, но они безъ названія. Всѣ эти острова, на пространствѣ 15 миль, не заселены, кромѣ высокаго острова Окино-Ка-Моро, имѣющаго бухту на NO сторонѣ. Отъ него на OSO находится островъ Юра, замѣчательный по своему рифу, который простирается отъ него къ W на разстояніе 2 миль. Доселѣ курсъ ведетъ къ N, гдѣ острова большею частію лишены растительности и покрыты слоями желтой глины. Берега Нипона весьма холмисты, холмы и низменности обработаны. На этомъ пути, въ нѣсколькихъ мѣстахъ, встрѣчаются цилиндрической формы каменные томбуи, устроенные на рифахъ, и которые, по словамъ лоцмана, служатъ предостерегательными знаками. Глубина вездѣ отъ 7 до 10 саженъ. Къ вечеру подошли къ бухтѣ Тимо, на островѣ Нипонъ, гдѣ и стали на якорь на глубинѣ 3 саженъ. Подходя къ этой бухтѣ, глубина постоянно идетъ 5 и 6 саженъ,

но пройдя за искуственную молу, закрывающую бухту отъ SW вѣтровъ, глубина быстро уменьшается до 13 футъ къ берегу, а отъ мыса въ 50 саженяхъ глубина $4^1/_2$ сажени. Бухта эта закрыта также отъ всѣхъ вѣтровъ. Близъ деревни усмотрѣна другая мола, которая образуетъ гавань для японскихъ лодокъ.

5 марта снялись съ якоря. На восточной оконечности острова Сіодо-Сима находится коническая гора, высотою около 700 футъ. и путь лежитъ отъ нея въ разстояніи около 250 саженъ. Глубина вездѣ отъ 19 до 25 саженъ. Отъ этого мыса курсъ ведетъ на южную оконечность о-ва Авадзи, ближе къ острову Сикоку, ибо къ острову Нипону, на разстояніи 25 миль, простирается отмель, на коей глубина отъ 5 до 2 футъ. Вечеромъ стали на якорь въ бухтѣ Сускезаомура на сѣверо-западной сторонѣ о-ва Авадзи.

6 марта снялись съ якоря и продолжали плаваніе по сѣверную сторону Авадзи; на этой части острова строились земляныя укрѣпленія. NO часть острова густо заселена. Въ 9 часовъ утра обогнули мысъ, закрывающій бухту Хіого, и прошли вдоль бухты въ разстояніи двухъ миль, гдѣ глубина отъ 8 до $5^1/_2$ саженъ. Бухта закрыта отъ NO черезъ N и S. Далѣе берегъ пустъ къ OSO. Портъ Хіого принадлежитъ одному изъ главнѣйшихъ городовъ Японской имперіи—Оосока, который лежитъ на рѣкѣ не судуходной для европейскихъ судовъ. Подойдя ко входу въ рѣку, остановили ходъ машины, для осмотра окрестностей. Входъ въ рѣку огражденъ сваями съ обѣихъ сторонъ; глубина на барѣ отъ 10 до 11 футъ. Правѣе мыса построена башня, похожая на китайскую пагоду, которая служитъ хорошимъ отличительнымъ знакомъ; на 4 мили къ OSO отъ этого входа находится другой входъ въ рѣку, также огражденный сваями, гдѣ глубина на барѣ отъ 7 до $7^1/_2$ футъ.

Осмотрѣвъ этотъ берегъ, взяли курсъ къ восточному проливу острова Авадзи. Въ началѣ 6-го часа, стали на якорь въ бухтѣ Юра, къ сѣверу отъ пролива, на NO сторонѣ о-ва Авадзи, на глубинѣ 11 саж. Бухта эта закрыта отъ NNO черезъ W до SSO. Рейдъ этотъ соединяется съ просторною бухтою, закрытою отъ всѣхъ вѣтровъ, въ которой при входѣ глубина 12 футъ.

7 марта пошли къ выходу въ Тихій океанъ. Въ 7 часовъ

утра прошли восточный проливъ, отдѣляющій островъ Авадзи отъ берега Нипона. По выходѣ изъ пролива, надо держаться острова Нипона, такъ какъ въ этомъ мѣстѣ тянутся отъ о-ва Сикока на большое протяженіе отмели. На разстояніи 15 миль отъ этого пролива, по словамъ лоцмана, есть хорошій рейдъ на берегу Нипона, называемый Юра-номинато, гдѣ глубина до 6 саженъ.

9 марта пришли на видъ мыса Идзу. Опредѣлившись по вулканической горѣ Фузи, держали на буруны Ports-mouth, назначенные на картѣ, отъ мыса Идзу къ SW 61° въ 33 миляхъ. Вскорѣ прошли это мѣсто, не видя кругомъ никакихъ признаковъ буруновъ.

11 марта клиперъ бросилъ якорь въ заливѣ Іеддо, на глубинѣ $3^1/_2$ саженъ.

Замѣчанія при плаваніи отъ острововъ Тсусима до Николаевска.

ИЗЪ ДОНЕСЕНІЯ КОНТРЪ-АДМИРАЛА КУЗНЕЦОВА.

Съ Зондскаго пролива до о-ва Quelpart, лежащаго у южнаго берега Кореи, отрядъ контръ-адмирала Кузнецова пользовался превосходными англійскими лоціями и картами всего этого пространства. Всякое новое открытіе, служащее къ ихъ пополненію или исправленію, быстро сообщается для общаго свѣдѣнія; примѣромъ тому можетъ служить приложенное при отчетѣ объявленіе (*) изъ North-China Herald объ открытіи камня въ проливѣ между островами Parker и Saddle англійскимъ купеческимъ судномъ «Cairnsmore», разбившимся на немъ незадолго до прихода отряда (**).

При дальнѣйшемъ плаваніи по Японскому морю и Татарскому

(*) Помѣщено въ лоцманскихъ замѣткахъ, подъ № 101.

(**) Въ рапортѣ контръ-адмирала Кузнецова къ Его Императорскому Высочеству отъ 12 августа было упомянуто объ этомъ камнѣ; но широта и долгота его показана тамъ со словъ англійскаго лоцмана, нарочно пріѣзжавшаго съ этимъ извѣстіемъ на отрядъ съ острова Saddle.

проливу, должно было руководствоваться атласомъ адмирала Крузенштерна и пріобрѣтенною въ Гонъ-Конгѣ новою картою въ маломъ масшабѣ, изданною отъ гидрогр. управленія въ Лондонѣ, въ февралѣ 1857 года. Въ ней внесены всѣ послѣднія опредѣленія Корейскаго и Татарскаго береговъ, сдѣланныя французскими и англійскими описными судами; но очеркъ берега отъ гавани Чусана до гавани Посьета (rade Napoleon), взятый со старинныхъ картъ, имѣетъ значительную разность съ описью фрегата «Паллада». Далѣе, на южной оконечности Манжуріи, показаны: портъ Bruce, Архипелагъ Eugenie, заливы Guerin и Napoleon и бухта Hornet, отъ которой берегъ уже подробно описанъ до 44° широты. Въ этомъ пространствѣ открытъ портъ Seymour (Св. Ольги) съ рѣкою Gilbert (Аввакумъ), бухты: Shelter, Sybille, Pique и Bullock. Кажется, что англичане не попали въ гавань Св. Владиміра: тутъ означенъ только Pinnade point. Берегъ отъ 44° до мыса Лазарева (c. Vaujas) осмотрѣнъ ими не вполнѣ; но фрегатомъ «Barracouta» въ 1856 году опредѣлено по этому протяженію до 18 главныхъ пунктовъ, съ именами большею частію англійскими. Императорская гавань названа Barracouta (*). Въ Гонъ-Конгѣ встрѣтились съ аглійскимъ фрегатомъ «Acteon», имѣвшимъ назначеніе, когда командовалъ имъ капитанъ Baynes, убитый въ послѣднее время въ Кантонѣ, производить опись Татарскаго пролива; преемникъ его капитанъ Jenkins хотѣлъ отдѣлаться отъ этого назначенія. По прибытіи въ Николаевскъ, контръ-адмиралъ Кузнецовъ узналъ отъ командира портовъ Восточнаго океана, что англичане посылаютъ два судна для описи Татарскаго пролива: объ этомъ онъ получилъ увѣдомленіе отъ графа Путятина изъ Печелійскаго залива.

Плаваніе отряда отъ острова Quelpart до входа въ Японское море, располагали по англійской картѣ, исправленной по 1849 годъ; на ней острова Тсусима хотя и очерчены, но названій всѣмъ примѣтнымъ пунктамъ, какъ на островѣ Quelpart, еще не дано. При сильномъ дождѣ и пасмурности, курсъ былъ взятъ на ихъ южную оконечность; теченіемъ же до 3 узловъ отнесло

(*) Планъ ея уже продавался въ Лондонѣ въ 1857 г.

отрядъ къ проливу, ихъ раздѣляющему. Огибая въ $^1/_2$ мили западную часть сѣвернаго острова, постепенно измѣняли курсъ, по мѣрѣ того какъ открывались передъ носомъ, въ туманѣ, его оконечности. Эти вулканическіе острова, съ высокими отрубистыми и приглубыми берегами, требуютъ еще подробнаго обслѣдованія; вѣроятно, тамъ найдутся удобныя пристанища, и тогда по своему положенію они получатъ большое значеніе при развитіи европейской торговли съ Японіею, Кореею и Амуромъ.

ПЛАВАНІЕ ЯПОНСКИМЪ МОРЕМЪ.

Это двухъ-недѣльное плаваніе (отъ 18 іюля до 1 августа) не имѣло ничего замѣчательнаго. Курсъ отъ Тсусима взяли на камни «Оливуца» и «Менелай», названные англичанами Hornet и положенные ими въ той же широтѣ и долготѣ, какія были опредѣлены корветомъ «Оливуца»; но хронометры корветовъ «Новикъ» и «Бояринъ» и въ послѣдствіи корвета «Воевода» дали положеніе ихъ по параллели 4 милями восточнѣе. При бросаніи лота, посреди Японскаго моря, на 100 саженяхъ не могли достать дна; у южной же оконечности Манжурскаго берега, въ 40 миляхъ, достали его на 37 саженяхъ. Теченія въ Сангарскомъ проливѣ полуденные пункты не показывали; а на его параллели, 29 іюля—обсервованный пунктъ отъ счислимаго въ сутки былъ на SW 75°, въ 28 миляхъ; противу Лаперузова пролива отрядъ подало въ двое сутокъ (31 іюля и 1 августа) къ SO на 23 мили. Вѣтра во весь переходъ безпрестанно измѣнялись въ силѣ и направленіи; штилями и маловѣтріями едва къ 26 іюля добрались до параллели Сангарскаго пролива, гдѣ 28-го встрѣтили крѣпкій NO, вогнавшій въ 2 рифа; при быстромъ паденіи барометра до 29 д., 29-го вступили въ Японское море, при температурѣ 22° R.; а 1-го августа, на параллели острова Тотомосири, она понизилась уже до 13°; средняя суточная высота барометра отъ 29,48 д. до 29,97 д.

ПЛАВАНІЕ ТАТАРСКИМЪ ПРОЛИВОМЪ.

Для плаванія этимъ проливомъ до залива де-Кастри взяли карту № 25 въ атласѣ адмирала Крузенштерна и положили на ней

всѣ пункты татарскаго берега, опредѣленные астрономически фрегатомъ «Barracouta» (*). Оказалось, что весь этотъ берегъ не имѣетъ ни малѣйшаго сходства съ настоящимъ и положенъ весьма невѣрно: напримѣръ, южнѣе мыса Lesseps весь берегъ идетъ западнѣе отъ 13 до 29 миль; а м. Monty выдается по параллели къ O на 22 мили. Слѣдуя въ виду берега, имѣли ежедневно обсерваціи, совершенно оправдывавшія его новое направленіе. Это плаваніе сопровождалось штилями и перемѣнными вѣтрами отъ N и S; отъ дѣйствія приливовъ и отливовъ, полуденные счислимые пункты всегда были около 12-ти миль сѣвернѣе, или южнѣе противу обсервованныхъ. 5 августа, подходя, при густомъ туманѣ, къ параллели Кастрійскаго залива, легли подъ парами прямо въ берегъ на W; этотъ курсъ привелъ отрядъ южнѣе Клостеръ-Кампа одною милею къ Безъименному мысу (**), у котораго отдѣлившійся камень, весьма похожій на Клостеръ-Кампскій, сначала обманулъ суда; но тутъ же увидѣли къ N и Клостеръ-Кампъ съ его камнемъ. Входя въ Кастрійскій заливъ между островами Гетре и Южнымъ, корветъ «Новикъ» коснулся мели, не теряя ходу. По сдѣланному послѣ, поручикомъ Казаковымъ, подробному промѣру, нашли между этими островами плоскую каменистую мель, на которой въ малую воду 11 и 12 футъ, а въ сѣверной ея части коническую 5 футовую каменную банку: эту вновь открытую, опасную для всѣхъ судовъ мель, назвали «Новикъ».

Во время стоянки въ Кастрійскомъ заливѣ, пасмурность, туманы, проливные дожди, крѣпкіе съ порывами вѣтры, отъ S, NO, N и NW смѣнялись между собою; температура падала до 5° R; почему до 14 августа не могли приступить къ повѣркѣ хронометровъ. Наблюденія всѣ производились на островѣ Обсерваторія, прапорщикомъ Трапезниковымъ. Широта его найдена 51°28′58″, долгота 140°48′29″,5 и склоненіе компаса на островахъ Базальтовомъ, Обсерваторіи и Гетре 5°33′ W. Прапорщикъ

(*) См. новую лоцію, изданную въ Лондонѣ въ 1857 году.

(**) При поднявшемся у берега туманѣ, видна была только его нижняя часть; но при выходѣ изъ Кастри, 23 августа, хорошо разсмотрѣли его странную фигуру: онъ выше Клостеръ-Кампа, совершенно отвѣсный и оканчивается круглою большою башнею, со состоящимъ вплоть къ ней куполомъ большаго діаметра.

Сергѣевъ, послѣ 6-дневныхъ наблюденій, спустя три дня послѣ полнолунія, при тихихъ S вѣтрахъ, опредѣлилъ прикладной часъ у Александровскаго поста 9 ч. 44 м.; возвышеніе воды $6^3/_4$ футъ. При опредѣленіи мели Востока поручикомъ Козаковымъ, положеніе ея на картѣ оказалось вѣрнымъ, и ее обставили голиками для выхода отряда изъ залива. Грунтъ здѣсь илъ; но изъ многихъ случаевъ оказывается, что онъ измѣнническій-каменный, съ тонкимъ сверху слоемъ ила. Рейдъ у Александровскаго поста открытый при О, который разводитъ на немъ большое волненіе. 6 октября здѣсь просторно стояли 8 судовъ: корветы «Воевода» и «Японецъ» клиперъ «Джигитъ» и пароходъ «Америка», америк. трансп. «Huack» и Росс.-Амер. К° транспорты «Нахимовъ», «Камчатка» и пароходъ «Константинъ»; на послѣднемъ многіе офицеры отправлялись въ Аянъ. Берега вездѣ отмелы; они изъ песчанаго камня, и подмываемые снизу приливами и отливами, безпрестанно обваливаются. Это—характеръ почти всего берега отъ Кастри до Амура. На рейдѣ ловится камбола, у острова Гетре (Oyster's), крупныя устрицы и въ рѣчкѣ разная рыба.

ПЛАВАНІЕ ОТЪ КАСТРІЙСКАГО ЗАЛИВА ДО НИКОЛАЕВСКА.

По собраннымъ въ де-Кастри свѣдѣніямъ, большая часть офицеровъ Сибирской флотиліи говорили, что по невѣрности карты отъ Кастрійскаго залива до устья Амура, по румбамъ плавать нельзя. К.-а. Кузнецовъ поддался этому мнѣнію и приказалъ клиперу «Джигитъ» быть передовымъ, давъ ему условные сигналы и офицера, присланнаго къ отряду на боту изъ Николаевска. 23 августа отрядъ оставилъ Кастри подъ парами; пройдя мысъ Чихачева, вскорѣ увидѣли большой бурунъ прямо по курсу и прошли вдоль его въ полу-милѣ. Это есть продолженіе на нѣсколько миль къ югу неназначенной на картѣ отмели, идущей отъ острова Глазенапа. Потомъ, миновавъ мысъ Невельскаго, корветъ «Новикъ» сѣлъ на фарватерѣ, на $13^1/_2$ футовой банкѣ, находящейся отъ мыса въ разстояніи около 2 миль на NO 38°; кругомъ нее, въ нѣсколькихъ саженяхъ, глубина 6 и 7 саж.; чрезъ $^1/_4$ часа попутнымъ теченіемъ, при приливѣ, корветъ сдернуло на

глубину. Эти два обстоятельства заставили, на первомъ же шагу, усумниться въ вѣрности карты. Слѣдуя далѣе въ кильватеръ «Джигита», при довольно свѣжемъ ONO съ триселями, чрезъ часъ времени отрядъ нажало къ выдавшемуся плечу отмели между мысами Невельскаго и Муравьева, и суда, въ 7 часовъ вечера, плотно усѣлись на 11 футахъ. Въ 1 ч. ночи (23), при малой водѣ ($8^1/_2$ фут.), корветъ повалило на бокъ до 12°, грунтъ мягкій илъ. Здѣсь утреннія полныя воды выше вечернихъ; достигнувъ наибольшей высоты, стоятъ около одного часу и потомъ быстро идутъ на убыль. 24 августа полная утренняя вода, передъ предшествовавшею малою, была до 6 фут. —около 8 часовъ утра, и суда, помощію двухъ кабельтововъ, закрѣпленныхъ за клиперъ «Джигитъ», легко стянулись на 6 саж. глубину, на фарватеръ, находящійся отъ нихъ къ O-у въ 1 кабельтовѣ. Отрядъ снялся съ якоря подъ парусами при S; но не доходя острова Попова, бросилъ якорь, по перешедшему вѣтру къ N, съ пасмурностію, и противному до 3 узловъ теченію. Вѣтеръ отъ N скоро засвѣжѣлъ до того, что должны были спустить брамъ-стеньги.

25 августа снялись подъ парами, имѣя «Джигитъ» впереди; подошли къ мысу Лазарева при полной водѣ; здѣсь отрядъ встрѣтилъ свѣжій NW. Слѣдуя за «Джигитомъ», прошли далеко отъ Лазарева мыса, и потомъ нерѣшительныя движенія клипера, сигналъ его: «не идти далѣе», и наконецъ отданный якорь заставили всѣхъ сдѣлать тоже на глубинѣ 5 саж. Не подозрѣвая, что «Новикъ» на средней отмели между двумя фарватерами, к.-а. Кузнецовъ приказалъ сняться съ якоря и взять курсъ на S, чтобы привести мысъ Лазарева на W; но не успѣли пройти и 2-хъ кабельтововъ, какъ уткнулись носомъ на 11 футахъ. Оказалось, что корветъ стоялъ на южномъ гребнѣ средней отмели. Корветъ «Бояринъ» тоже, снявшись съ якоря, сѣлъ отъ «Новика» къ O въ 3 кабельтовахъ (*) на томъ же гребнѣ. Здѣсь грунтъ песокъ, приливъ два раза въ сутки; полная вода стоитъ около часу и потомъ быстро сбываетъ; теченіе отъ $3^1/_2$ до 4 узловъ. 27-го, при утренней полной водѣ до 5 фут., оба корвета

(*) При малой водѣ его повалило на бокъ на 20°.

легко снялись, закрѣпленными кабельтовами за «Джигитъ». При вѣтрѣ отъ SO, немедленно вступили подъ паруса и взяли курсъ по отмели на мысъ Ухтомскаго, по глубинѣ 4, 3 и потомъ вдругъ 5 саж.; вышли на фарватеръ между островами Огби и Чакмутъ. Не довѣряя болѣе «Джигиту» стали править далѣе, уже по указаніямъ лоціи, съ промѣрными шлюпками впереди. Зашедшій вѣтеръ заставилъ отрядъ бросить якорь на параллели острова Чомэ. Здѣсь возвышеніе воды около 4 фут., два раза въ сутки; полная вода стоитъ до 50 минутъ.

28-го снялись подъ парами; «Новикъ» имѣлъ на откинутыхъ выстрѣлахъ, съ обѣихъ сторонъ, катера для промѣра. По мнѣнію к.-а. Кузнецова, это лучшій способъ для плаванія по здѣшнимъ фарватерамъ. Отрядъ по сигналу слѣдовалъ за начальникомъ отряда, держась правой стороны фарватера; располагали курсами по лоціи, нигдѣ не коснулись отмелей и бросили якорь у мыса Джаорэ на 17 фут. Сюда прибылъ по распоряженію командира портовъ Восточнаго океана, для проводки отряда въ Николаевскъ, прапорщикъ Вятлинъ, разставлявшій вѣхи по Амуру и бару. Отъ мыса Джаорэ до Пронгэ полныя воды не имѣютъ никакой правильности и зависятъ болѣе отъ вѣтровъ; онѣ бываютъ одинъ разъ въ сутки и возвышаются при S до 1 фут., а при N до 3; теченіе къ югу около одного узла. Отъ Джаорэ начинается баръ или самая мелководная часть южнаго фарватера— по картѣ $2^1/_4$ и $2^1/_2$ саж. 29-го снялись подъ парами: «Джигитъ», сидѣвшій $12^1/_2$ футъ, прошелъ свободно до о-ва Уюзюта; на корветѣ же (ахтерштевень $13^1/_4$ ф.) нигдѣ не нашли глубины болѣе $13^1/_2$ футъ, а потому, не доходя Усси, по мелководію, слѣдовать далѣе не могли. Корветъ «Бояринъ» также остановился на мели, восточнѣе «Новика». Въ это же время у острова Уюзюта клиперъ «Джигитъ», транспортъ «Байкалъ» и пароходъ «Константинъ» (Р.-А. К.) всѣ сидѣли по мелямъ.

1 сентября вода прибыла при N вѣтрѣ около 2 футъ, и корветы подъ парусами, въ 8 часу, свободно возвратились къ мысу Джаорэ. По полученному к.-а. Кузнецовымъ письму отъ начальника Сибирской флотиліи, онъ отправился на пароходѣ «Аргунь» въ Николаевскъ, а возвратившись 3-го, немедленно отослалъ туда «Джигитъ». 4 сентября корветъ «Новикъ», подъ парусами, при

полной водѣ, слѣдуя за пароходомъ «Аргунь», прошелъ благополучно весь баръ, не имѣя нигдѣ менѣе 16 фут. и бросилъ якорь въ устьѣ Амура за Пронгэ, въ ожиданіи корвета «Бояринъ», который, запоздавши разводкою паровъ, долженъ былъ слѣдовать одинъ, взялъ много вправо и, не доходя Усси, сѣлъ на мель; но 5-го по утру снялся и соединился у Пронгэ съ «Новикомъ». Въ исходѣ 9 ч. утра корветы тронулись вверхъ по Амуру, фарватеромъ обставленнымъ къ правому берегу голиками (*); лотъ большею частію проносило на 8 саж. Въ 2 часа корветы бросили якорь на Николаевскомъ рейдѣ.

Николаевскъ не можетъ быть главнымъ портомъ для Сибирской флотиліи, по неимѣнію мѣста для зимовки; здѣсь не представляется даже мѣстности удобной для устройства Мортонова элинга. Корветы «Новикъ» и «Бояринъ» отведены на зиму 60 верстъ въ протоку Пальву; а транспорты «Манжуръ» и «Японецъ» остались зимовать на рейдѣ, въ прикрытіи отъ льда набитыми сваями.

При плаваніи съ отрядомъ по фарватерамъ Татарскаго пролива и лимана и потомъ обратно изъ Николаевска на винтовомъ пароходѣ «Константинъ» въ Кастри, а оттуда Сахалинскимъ фарватеромъ въ Аянъ (**), начальникъ отряда достаточно ознакомился съ ними, чтобы сдѣлать свое заключеніе о сообщенной ему картѣ и лоціи этой мѣстности, а также и о плаваніи по этимъ фарватерамъ.

«Меркаторская карта Татарскаго пролива и Амурскаго лимана (1857 г.),—говоритъ к.-а. Кузнецовъ,—составлена очень добросовѣстно. Сидѣвши до 11 разъ на меляхъ на обоихъ фарватерахъ, могу съ увѣренностію сказать, что виновата была не карта, а ошибки плавающихъ. Направленіе обоихъ фарватеровъ означено на ней вѣрно; но въ пополненіе ея излагаю слѣдующія замѣчанія:

«1) Промежутокъ между мысами Екатерина и Чихачева тре-

(*) Отъ Усси до Пронгэ фарватеръ къ берегу также былъ обозначенъ голиками.

(**) Плаваніе отъ Николаевска въ Кастри и обратно Сахалинскимъ фарватеромъ до Аяна, продолжавшееся 16 дней, было такъ сказать ощупью: до 8 разъ сидѣли въ Амурѣ и лиманѣ на мели.

буетъ новаго подробнаго промѣра: здѣсь отъ острова Глазенапа тянется къ югу у фарватера миль на 6—гряда, о которую при О разбивается большой бурунъ; на картѣ въ этомъ мѣстѣ пробѣлъ. 2) На NO 38°, въ двухъ или трехъ миляхъ отъ мыса Невельскаго, есть на фарватерѣ неозначенная на картѣ небольшая 12 фут. банка. 3) Средняя банка между мысами Ухтомскаго и Уазъ, раздѣляющая два фарватера, въ сущности есть огромный бассейнъ, въ которомъ глубина отъ 5 до 6 саж; а не 12 фут., какъ показано на картѣ. Онъ окраенъ узкою мелью отъ 6 до 12 фут. глубиною; ширина этого гребня съ юга къ Лазареву мысу не болѣе 30 саж., и онъ весьма крутъ—съ 6 ф. глубина дѣлается вдругъ 5 саж.; а съ другой стороны отложе—въ 1 кабельтовѣ отъ гребня глубина около $4^1/_2$ саженъ. 4) Сѣверная часть этой отмели оканчивается къ фарватеру отлого. 5) При двукратномъ сидѣніи парохода «Константинъ» на сѣверной ея оконечности, дѣлали промѣръ для отысканія Сахалинскаго фарватера, но не нашли достаточной глубины. Полагаю, что пробѣлъ отъ параллели мыса Уазъ къ N и къ NO отъ сѣверной оконечности банки должно вновь промѣрить: тутъ или баръ или очень узкій фарватеръ. 6) Въ группѣ Хаземифъ сѣверные острова положены невѣрно. 7) Изъ 10 мысовъ отъ Кастри до Пронгэ опредѣленъ астрономически только одинъ Ухтомскаго, и потому углы, взятые для опредѣленія мѣстъ, не всегда сходятся. 8) Баръ отъ мыса Джаорэ до Усси при малой водѣ имѣетъ только $13^1/_2$ фут., а не $2^1/_2$ саж. 9) Весь баръ отъ Усси до Пронгэ болѣе извилистъ, нежели какъ показано на картѣ.

«Полученная отъ Гидрографическаго департамента лоція отъ Кастрійскаго залива до Николаевска составлена весьма удовлетворительно; руководствуясь ею, можно на суднѣ, сидящемъ до 14 фут., пройти безопасно до мыса Джаорэ; далѣе по бару до Пронгэ и по Амуру до Николаевска безъ вѣхъ, ограждающихъ фарватеръ, плыть нельзя. До прихода отряда корветовъ и клиперовъ, здѣшніе командиры судовъ, не имѣя печатныхъ картъ и лоцій, справлялись на пути съ дурными копіями съ первоначальной карты лимана и руководствовались болѣе лотомъ. Слѣдствіемъ этого было убѣжденіе, что располагать здѣсь курсами по картѣ и плыть по румбамъ невозможно. Купеческія суда плаваютъ здѣсь

совершенно наугадъ, и оттого по цѣлымъ недѣлямъ валяются по мелямъ; случается, что для облегченія себя выбрасываютъ и грузы. Однимъ словомъ, добраться до Николаевска, не сидѣть на мели и не зайти гдѣ нибудь въ заводь, считается случаемъ необыкновеннымъ. И дѣйствительно, плавая первый разъ,—даже по лоціи, находишься часто въ положеніи затруднительномъ, по неимѣнію никакихъ знаковъ на берегахъ, по которымъ бы опредѣлять курсъ, и по неогражденію голиками или вѣхами фарватеровъ. Лично убѣдясь въ трудности совершать плаваніе по фарватеру, растянутому на 85 миль, съ баромъ въ 13 миль, считаю нижепоказанную его обстановку необходимою, чтобы сколько нибудь обезопасить суда на этомъ переходѣ.

«Если будетъ возможно, маякъ лучше поставить не на Клостеръ-Кампѣ, а на отдѣлившемся отъ него камнѣ; тогда и ночью можно будетъ держаться у него, и съ разсвѣтомъ войти въ Кастрійскій заливъ (*). На мысахъ: Чихачева, Невельскаго, Среднемъ, Лазарева и на низменномъ Усси поставить знаки; на мысахъ: Погоби, Ухтомскаго и Уаркэ, при которыхъ измѣняются курсы, построить башни; на срединѣ острова Чомэ и ложбинѣ на берегу, створъ которыхъ даетъ курсъ по фарватеру, отъ острова Огби до Чакмута, поставить створные знаки. Голиками обозначить: 1) гряду съ большимъ буруномъ между мысомъ Чихачева и островомъ Глазенапа; 2) край отмели, идущей отъ мыса Невельскаго къ мысу Муравьева, на параллели мыса Уанги; 3) обѣ стороны входа въ узкій фарватеръ у Лазарева мыса; 4) у отмели большаго Хаземифа; 5) лѣвую сторону фарватера по румбу, на который приводятъ мысъ Уаркэ для измѣненія курса, слѣдуя къ мысу Джаорэ; 6) всю сторону фарватера къ Татарскому берегу отъ мыса Джаорэ до Пронгэ.

«Держать въ порядкѣ всѣ поставленные по фарватеру голики и вѣхи здѣсь весьма затруднительно: на теченіи, иногда по пяти узловъ, наносною травою въ большихъ массахъ охватываетъ поставленные голики, наклоняетъ ихъ и даже топитъ, такъ что способъ постановки вѣхъ, употребляемый въ Финскомъ заливѣ,

(*) При бывающихъ здѣсь часто туманахъ, маякъ на возвышенномъ берегѣ Клостеръ-Кампа рѣдко будетъ видимъ.

здѣсь вовсе негодится (*). По словамъ штабсъ-капитана Орлова, давно служащаго на Амурѣ, Гиляки умѣютъ втыкать шесты на 12 футахъ глубины, такъ крѣпко въ грунтъ, для ловли сѣтями 15 пудовыхъ осетровъ, что ему случалось въ свѣжій вѣтеръ, на волненіи, отстаиваться на вельботѣ, закрѣпившись за такой шестъ. Мнѣ кажется, что этотъ гиляцкій способъ будетъ удовлетворительнѣе обыкновеннаго; или, не сдѣлать-ли опытъ—завинчивать шесты въ грунтъ, оканчивая нижнюю его часть нарѣзаннымъ винтомъ».

О гидрографическихъ работахъ у русскихъ береговъ Японскаго моря.

(ИЗЪ РАПОРТА Е. ШТ. ПОДПОЛКОВНИКА БАБКИНА).

Въ теченіи 1862 г. по распоряженію начальника Приморской области Восточной Сибири контръ-адмирала Казакевича, производились гидрографическія изслѣдованія у русскихъ береговъ Японскаго моря, экспедиціею подъ начальствомъ корпуса штурмановъ подполковника Бабкина, въ которой участвовали: корветъ «Новикъ», клиперъ «Разбойникъ» и паровой барказъ. Гидрографическія работы продолжались съ 12 августа по 15 октября въ заливѣ Петръ Великій (Victoria Bay), между мысомъ Лихачева и мысомъ Гамова, не касаясь впрочемъ заливовъ Усурійскаго и Амурскаго. Морская съемка во время этихъ изслѣдованій сдѣлана: 1) отъ мыса Лихачева до мыса Майделя съ островами Путятина и Аскольда (Termination), 2) въ проливѣ Босфоръ восточный (Hamelin), съ тремя большими и двѣнадцатью мелкими островами, лежащими по южную сторону пролива, и 3) отъ мыса Брюса до мыса Гамова, съ прилежащими къ материку десятью островами.

На всемъ означенномъ пространствѣ опредѣлено четырнадцать астрономическихъ пунктовъ и обслѣдовано по этому протяженію морскимъ промѣромъ 190 погонныхъ миль, и шлюпочнымъ (пере-

(*) Вѣхи ставить здѣсь не должно, потому что Гиляки будутъ срывать флагдукъ.

крестными линіями), въ десяти незначительныхъ бухтахъ и Босфорѣ $33^3/_4$ квадратныхъ верстъ (*).

Клиперъ «Разбойникъ» прибылъ въ бухту Находка 8 августа; опредѣливъ ее астрономически, приступилъ къ описи берега и морскаго промѣра, между мысами Поворотный и Майделя. По окончаніи этой работы, 17 августа перешелъ въ Владивостокъ, гдѣ сдѣлалъ промѣръ бухты и опредѣлилъ постъ астрономически.

31 августа съ подполковникомъ Бабкинымъ клиперъ отправился въ бухту Славянка, для описи берега, лежащаго къ югу отъ мыса Брюса, гдѣ и находился по 25 сентября.

Въ продолженіе этого времени произвели опись берега съ морскимъ промѣромъ бухты Славянка и берега, лежащаго отъ нея до мыса Гамова. Также опредѣлены астрономически: мысы Брюса и Кларкъ, восточный изъ острововъ Пале (Palées) и широта мыса Гамова. Опись о-ва Пале и другихъ двухъ производилась гребными судами.

Къ концу осени производилась еще опись трехъ бухтъ, прилегающихъ къ проливу Гамелена.

Корветъ «Новикъ», съ начальникомъ гидрографическихъ работъ, началъ свои изслѣдованія 30 августа, къ югу отъ Владивостока, Русскаго острова и группы мелкихъ острововъ, еще ни кѣмъ до сихъ поръ неописанныхъ.

1 октября начались туманы, а потому работы по описи были прекращены, но на шлюпкахъ продолжали дѣлать промѣръ.

Опись рѣки Тумень-Ула, пограничной съ Китаемъ

произведенная въ 1861 году, к. ш. подпоручикомъ григорьевымъ.

Корпуса штурмановъ подпоручикъ Григорьевъ (**), получивъ отъ начальника нашей эскадры въ Китайскомъ морѣ, капитана

(*) По свѣдѣніямъ, сообщеннымъ Гидрографическимъ департаментомъ, гидрографическія изслѣдованія у русскихъ береговъ Восточнаго океана, производились также въ 1860 году, подъ начальствомъ того же подполковника Бабкина, при чемъ имъ обслѣдованъ берегъ отъ залива Св. Владиміра до залива Америка. Изъ планшетовъ по этимъ работамъ, поступившихъ въ Гидрографическій департаментъ, составлена карта означеннаго прибрежья.

(**) Старшій штурманскій офицеръ на фрегатѣ «Свѣтлана».

1 ранга Лихачева (нынѣ контръ-адмирала), приказаніе, произвести краткую опись рѣки Тумень-Ула, былъ отправленъ, 16 мая 1861 г. изъ Новгородской гавани къ мѣсту назначенія, на клиперѣ «Наѣздникъ».

«Войдя на барказѣ въ рѣку, 17 мая, доноситъ г. Григорьевъ,— я старался слѣдовать вверхъ по ней, сколько глубина дозволитъ; но частые туманы и дожди принудили возвратиться пройдя 15 миль. Топографическая съемка на разстояніи 7 миль отъ устья, по обоимъ берегамъ, была произведена пель-компасомъ, при чемъ разстоянія измѣрялись линемъ.

«Бухта Сесуро снята компасомъ, съ промѣромъ по главнымъ линіямъ. Я ограничился такимъ краткимъ обзоромъ, потому, что значительная зыбь, затрудняя работу, могла отнять много времени, между тѣмъ какъ бухта, совершенно открытая для вѣтра и волненія отъ S, въ морскомъ отношеніи не представляетъ интереса.

«Въ остальномъ пространствѣ рѣки съемку производилъ корпуса штурмановъ кондукторъ Голдобинъ карманнымъ компасомъ, измѣряя разстояніе шагами и то только по лѣвому берегу; промѣръ же по фарватеру дѣлалъ я на барказѣ. При каждой остановкѣ измѣрялась ширина рѣки.

«Рѣка Тумень-Ула впадаетъ въ море двумя протоками; на барѣ перваго или восточнаго глубина только $^1/_2$ фута, а втораго 8 футъ, почему, я полагаю, что въ нее могутъ входить суда, сидящія 6 футъ, и подниматься вверхъ на одну милю, гдѣ найдутъ хорошую якорную стоянку. Далѣе на 10 миль встрѣчается глубина 5 футъ, которая идетъ грядой поперекъ рѣки, съ мелкимъ пасчанымъ грунтомъ. Подобнаго рода банки встрѣчаются чѣмъ далѣе, тѣмъ чаще и мельче, и затрудняютъ плаваніе; вообще фарватеръ рѣки узокъ и извилистъ, и требуетъ лоцмана или опытности для плаванія по рѣкамъ. Теченіе отъ 1 до 2 узловъ; но въ мѣстахъ узкихъ оно нѣсколько увеличивается.

«Въ устьѣ рѣки берега песчаны, низменны и болотисты, съ лагунами прѣсной воды по обѣимъ сторонамъ.

«На правомъ берегу, въ разстояніи $1^1/_2$ мили къ N, начинается цѣпь высокихъ и крутыхъ горъ; пики нѣкоторыхъ изъ нихъ доходятъ до 600 ф. Часть этого хребта подходитъ къ бухтѣ

Сесуро, оканчиваясь перешейкомъ, соединяющимъ обрывистыя возвышенности мыса того же имени. Лѣвый берегъ постепенно возвышается и отдѣльные холмы доходятъ въ верховьѣ до такой же высоты, какъ и на правомъ берегу.

«Почва земли глинистая, покрыта неглубокимъ слоемъ чернозема, а въ нѣкоторыхъ мѣстахъ наноснымъ пескомъ; также встрѣчаются утесы, образованіе которыхъ весьма сходно съ видѣнными мною въ Новгородской гавани. Въ двухъ мѣстахъ нашли минералъ сѣраго цвѣта, мягкій и лоснящійся, похожій на каменный уголь; онъ лежитъ въ глинистомъ грунтѣ, слоемъ толщиною въ 4 фута. Въ устьѣ замѣтилъ черный песокъ съ металлическимъ блескомъ (*); жители собираютъ его въ пирамидальныя кучки и покрываютъ камышемъ. Лѣсу не встрѣчалъ, но изрѣдка попадался молодой дубъ, липа, береза, яблоня и калина; послѣдніе два рода деревъ цвѣли. У самаго берега трава растетъ по поясъ человѣка.

«Осматривая мѣстность съ высотъ, мнѣ встрѣчавшихся на пути, я замѣтилъ, что лѣвый берегъ рѣки необитаемъ, болотистъ, наполненъ озерами; впрочемъ, дорожки и даже слѣды двухколесной телѣги, обожженные пни и мѣстами скошенная трава, даютъ поводъ предполагать, что нѣкогда было тутъ пастбище; прибрежье же изрѣзано заливами, которые не рѣдко углублялись далеко внутрь земли.

«Правый берегъ значительно населенъ корейцами; особенно въ заливахъ, лежащихъ за бухтою Сесуро, видны, чрезъ низкій перешеекъ, большія селенія. Въ разстояніи 16 миль отъ устья лежитъ городъ, на правомъ берегу рѣки, состоящій по крайней мѣрѣ изъ 500 домовъ, крыши которыхъ покрыты соломой, а нѣкоторыя черепицей; городъ окруженъ бѣлой стѣной. За нимъ, какъ видно, рѣка становится узкою и усѣянною песчаными островами, имѣя направленіе на NW 22°; деревень и вообще жилищъ не видно. Недалеко отъ города, съ правой стороны, въ Тумень-Ула впадаетъ небольшая рѣчка, шириною 10 саженъ, съ перекинутымъ черезъ нее мостикомъ и селеніемъ при впаденіи рѣчки. Вѣроятно, эта рѣчка судоходна и соединяется съ однимъ изъ

(*) Образцы видѣнныхъ мною минераловъ я представилъ г. начальнику эскадры.

заливовъ приморскаго берега; изъ нея выходили 4 лодки, сидѣвшія въ водѣ около $1^1/_2$ фута.

«О степени развитія судоходства судить нельзя, потому что кромѣ вышеупомянутыхъ четырехъ лодокъ при устьѣ, далѣе мы не замѣтили ни одной.

«Жители занимаются хлѣбопашествомъ. При мнѣ распахивали землю, а на нѣкоторыхъ поляхъ виднѣлись всходы. Изъ домашнихъ животныхъ я видѣлъ здѣсь: быковъ, лошадей (двухъ породъ—большихъ и другихъ величиною съ осла), также свиней и куръ. Путевыя сообщенія находятся въ грубомъ состояніи, не видно правильныхъ дорогъ, одни лишь тропинки во многихъ мѣстахъ пересѣкаютъ горы; тяжести перевозятъ, навьючивая ихъ на воловъ или лошадей.

«На лѣвомъ берегу встрѣчались дикія козы и много лисицъ. Въ рѣкѣ мы видѣли множество нерпъ, а особенно въ глубокихъ мѣстахъ. При устьѣ много дикихъ гусей и утокъ, разныхъ породъ куликовъ, даже случалось видѣть лебедей.

«Бухта Сесуро имѣетъ видъ полукружія, ширина открытой ея стороны 1 миля; она совершенно не защищена отъ S вѣтровъ и волненія. Я былъ въ ней послѣ продолжительныхъ тихихъ погодъ и засталъ большую океанскую зыбь, при который представляется не малое затрудненіе приставать съ гребнымъ судномъ. Полагаю, что бухта эта можетъ служить якорнымъ мѣстомъ неиначе, какъ въ крайней необходимости. Глубина при входѣ 30 саженъ и постепенно уменьшается. Грунтъ вездѣ песокъ. На W оконечности ея лежитъ корейское селеніе, въ которомъ около 100 домовъ; всѣ дома изъ глины, съ крышею и заборомъ изъ тросника. Жители имѣютъ лодки, которыя стоятъ на якорѣ въ бухтѣ Гошкевича и пріѣзжаютъ сюда для промысловъ.

«Къ этому надо прибавить, что входъ въ рѣку Тумень-Ула очень затруднителенъ для незнакомаго съ мѣстностію, по причинѣ чрезвычайно низменныхъ береговъ, которые сливаются на близкомъ разстояніи; между прочимъ, для входа могутъ служить слѣдующія замѣчанія: подходя къ O оконечности бухты Сесуро, должно идти вдоль берега къ NO; тогда легко можно отличить горы праваго берега рѣки, особенно одинъ изъ невысокихъ холмовъ очень замѣтенъ съ моря (на приложенной наглядной

картѣ онъ названъ буквою А); имѣя это холмъ на NNW и мысы бухты Сесуро нѣсколько въ растворѣ на WtS, будете находиться въ 200 саженяхъ отъ устья, на глубинѣ 5 или 6 саженъ; отсюда должно взять курсъ на этотъ холмъ. По мѣрѣ приближенія къ нему, обозначится идущая отъ лѣваго берега песчаная коса длиною 300 саженъ, шириною 50 саж.; она загораживаетъ устье, оставляя проходъ въ 75 саж. Войдя въ проходъ и руководствуясь планомъ, должно продолжать плаваніе по линіямъ, указаннымъ промѣромъ. Не малымъ облегченіемъ для входа могъ бы служить какой-либо отличительный предметъ, поставленный на вышеупомянутой косѣ, или створные знаки на правомъ берегу устья.

«По всему берегу идетъ волна, разбивающаяся о берегъ съ оглушительнымъ шумомъ и пѣной; въ самомъ проходѣ гребень этой волны нѣсколько сглаживается. Прибой слышенъ на 15 миль.

«Приливъ и отливъ неправильны; наибольшее возвышеніе воды, въ продолженіе нашего пребыванія при устьѣ, было около $1^1/_2$ ф.

«Метеорологическія наблюденія, когда мы не были отвлечены другими занятіями, производились въ 9 часовъ утра, въ 8 часовъ вечера; состояніе атмосферы наблюдалось анероидомъ; температура воздуха и воды—термометромъ Реомюра. Къ несчастію, дурныя погоды и туманъ, отнимая много времени, не дозволяли сдѣлать наблюденій для астрономическаго опредѣленія мѣста.

«Представленный планъ составленъ въ масштабѣ 50 саженъ (6 футовой мѣры) въ дюймѣ, съ промѣромъ, и карта видѣннаго пространства на 6 миль, въ масштабѣ $2^1/_2$ миль въ дюймѣ.»

Клиперъ «Стрѣлокъ», на пути изъ Шанхая къ Амуру, удостовѣрился, что островъ Аргонавтъ, означенный даже на новѣйшихъ картахъ съ вопросительнымъ знакомъ, не сушествуетъ.

---

7 мая 1863 года корветъ «Рында», по распоряженію Начальника эскадры, прибылъ изъ Ситхи къ устью рѣки Стахинъ, къ редуту св. Діонисія, для осмотра этой рѣки.

10 мая экспедиція на катерѣ и вельботѣ отправилась въ рѣку. Другой катеръ служилъ для подробной съемки устья и опредѣленія фарватера.

17 мая возвратилась одна шлюпка съ лейтенантомъ Перелешинымъ, подымавшимся по рѣкѣ на 125 миль. Плаваніе его на вельботѣ по рѣкѣ, при быстромъ теченіи, подводныхъ камняхъ и сильныхъ водоворотахъ, было сопряжено съ большими затрудненіями. На обратномъ пути, сдѣлана имъ наглядная карта пройденнаго разстоянія, съ описаніемъ характера береговъ.

23 возвратился катеръ съ лейтенантомъ Бурачкомъ. Онъ представилъ подробную карту той части рѣки, которая была ему поручена для изслѣдованія. Также представилъ свои занятія по изслѣдованію фарватера и опись самаго устья корпуса штурмановъ прапорщикъ Дуркинъ.

Въ 1860 году гардемарины съ судовъ отряда флигель-адъютанта Попова сдѣлали опись бухты Эмео (остр. Товарищества).

Гардемарины и штурманскіе кондукторы съ фрегата «Илья Муромецъ», въ 1860 г., на Бейрутскомъ рейдѣ, занимались промѣромъ и описью рейда, подъ наблюденіемъ старшаго штурманскаго офицера подпоручика Семенова. Они отыскали и опредѣлили съ точностію отличительную глубину отъ 16 до 190 саженъ, не нанесенную на новыхъ картахъ, на томъ мѣстѣ, гдѣ обозначена ровная глубина.

Въ августѣ мѣсяцѣ 1857 года, когда фрегатъ «Полканъ» находился у Петалійскихъ острововъ, к. ш. поручикъ Елкинъ сдѣлалъ съемку острововъ и составилъ карту, а лейтенантъ Пилкинъ произвелъ промѣръ.

Гидрографическія замѣчанія, сдѣланныя командирами судовъ во время плаванія.

а) *Въ Атлантическомъ океанѣ.*

Корветъ «Бояринъ», при слѣдованіи изъ Бреста къ мысу Доброй Надежды, въ январѣ 1858 г., прошелъ черезъ Роск, означенный на англійскихъ картахъ, не замѣтивъ ни малѣйшихъ признаковъ его существованія. Въ 1853 году капитанъ-лейтенантомъ Бессарабскимъ, на транспортѣ «Двина», былъ открытъ бурунъ на одной параллели съ нимъ, но восточнѣе 75 милями.

Огибая мысъ Финистеръ, въ 150 миляхъ, корветъ случайно попалъ на путь барона Руссена на корветѣ «Bayadère» въ 1819 году, тоже въ февралѣ. Теченіе, найденное имъ вдоль береговъ Португаліи на SSO отъ 12 до 24 миль и о которомъ говорятъ всѣ лоціи, «Бояринъ» испыталъ въ значительно меньшей степени, и только ниже параллели Гибралтарскаго пролива теченіе къ O доходило до 10 миль въ сутки.

По всѣмъ лоціямъ и картѣ вѣтровъ Мори, между 27 и 35° S широты, господствуютъ во всякое время года вѣтра между NO и NW, и въ тоже время карта пасатныхъ вѣтровъ Мори указываетъ, что въ обоихъ полушаріяхъ, по обѣимъ сторонамъ пасатовъ, есть штилевыя полосы, и что въ мартѣ онѣ идутъ по тому же пространству, т. е. между широтами 25° и 35°. И дѣйствительно, корветъ «Бояринъ» встрѣтилъ между 30 и 35° широты, 17° и 20° долготы, мертвые штили.

Фрегатъ «Свѣтлана» въ 1860 году, на пути изъ Гибралтара въ Порто-Гранде, противно совѣтамъ лоціи, не заходя далѣе къ западу, шелъ между Мадерою и Тенерифомъ. Результатъ этого былъ чрезвычайно счастливый, такъ что, продолжая путь подъ парусами, на 5-я сутки, по выходѣ изъ Гибралтара, прошли уже Канарскіе острова, имѣя все время попутный NO.

Въ плаваніи же болѣе всего руководствовались совѣтами Мори, дѣлая въ нѣкоторыхъ случаяхъ отступленія; такъ наприм: чтобы

SO пасатъ менѣе отводилъ отъ прямаго курса, пересѣкли экваторъ въ 18° W долготы; а не между 25° и 28°, какъ совѣтуетъ Мори; тѣмъ сократили путь на 800 миль и имѣли то преимущество, что до экваторіальныхъ штилей шли въ крутой бакштагъ, тогда какъ правя въ долготу 28°, пришлось бы идти почти на фордевиндъ.

Корветъ «Посадникъ», въ январѣ 1860 г., по выходѣ изъ Ріо-Жанейро, пролежавъ на SO до параллели 35° S широты, легъ по ней и придерживался, по возможности, этой широты. Замѣчательно, что сѣверные вѣтра, которые корветъ имѣлъ весьма часто въ широтѣ 35°, не разводили почти никакого волненія. Перемѣна вѣтра и состояніе погоды происходили совершенно согласно съ наставленіями Мори и Пурди.

Командиръ корвета «Калевала», капитанъ-лейтенантъ Давыдовъ, въ 1860 г., желая располагать плаваніе корвета по указаніямъ Мори, западнѣе всѣхъ прежнихъ путей, извѣстныхъ за лучшіе, —не могъ этого исполнить, потому что съ параллели Финистера, дувшій упорно SW, преградилъ путь къ востоку и, не смотря на форсировку парусовъ, съ этого мѣста не могли уже выбраться на путь Мори. При этомъ капитанъ-лейтенантъ Давыдовъ пришелъ къ убѣжденію, что оставляя Европу въ зимнее время, когда юго-западные вѣтра дуютъ упорно, весьма трудно слѣдовать путемъ Мори, если судно будетъ держать прямо по немъ при выходѣ изъ Англійскаго канала, т. е. не сдѣлавъ запасу долготы къ западу. «Я весьма раскаяваюсь—говоритъ г. Давыдовъ,—что, оставя Брестъ, не держалъ прямо на Азорскіе острова, что̀ и имѣлъ въ виду сдѣлать при составленіи своего пути; но потомъ высокое состояніе барометра, послѣ продолжительныхъ SW, дало мнѣ надежду на попутный NW, и потому я не захотѣлъ безполезно увеличивать долготы; предположенія мои, какъ потомъ оказалось, были ошибочныя и съ выхода изъ Бискайской бухты, вплоть до Мадеры, не испытали ничего, кромѣ свѣжихъ SW; реи наши ни разу не отбрасопливались съ бейдевинда».

«Клиперъ «Гайдамакъ» на экваторѣ и до параллели мыса San-Roque испыталъ значительное теченіе къ NW; за сутки 6 февраля 1861 года, оно подало клиперъ на NW 73°, на 31 милю; 7-го на NW 76° на 48 миль; 8 февраля теченіе шло уже къ SW и подало клиперъ въ эти сутки на 26 миль къ SW 76°. Попутное теченіе слабѣе въ силѣ сопровождало клиперъ до широты 19°; тутъ же, съ прекращеніемъ сѣвернаго вѣтра, смѣнявшагося маловѣтріемъ отъ SW. клиперъ подавало на востокъ, первый день на NO 77°—30 миль, второй на O—7 миль, а потомъ SW теченіе началось съ прежнею скоростію, отъ 1 до $1^1/_2$ узловъ въ часъ и не оставляло клиперъ уже до прихода въ Ріо-Жанейро.

Клиперъ «Абрекъ», на пути изъ Ріо-Жанейро къ мысу Доброй Надежды, въ февралѣ мѣсяцѣ 1861 года, встрѣтилъ громадное теченіе, отъ меридіана Тристанъ д'Акунга и сопровождавшаго клиперъ до самаго мыса, которое сносило по 40 миль въ широту къ N; а вблизи мыса, кромѣ того, еще до 20 миль и къ W; но послѣднее обыкновенно. О встрѣчѣ же теченія къ N такъ западно, какъ меридіанъ Тристанъ д'Акунга не говорится, кажется, ни въ одной лоціи; теченіе это одинаково замѣчено какъ при S, такъ при N вѣтрахъ.

Капитанъ-лейтенантъ Пилкинъ говоритъ, что идя изъ Ріо на мысъ, слѣдуетъ, дойдя до долготы 30°, быть уже на параллели 39° или 38° и стараться не оставлять ее до самаго мыса, хотя нѣкоторыя лоціи и пугаютъ на этомъ пути штилями.

На лодкѣ «Моржъ», на пути въ Монтевидео, сдѣлали слѣдующія замѣчанія на счетъ маяковъ, показанныхъ на картахъ невѣрно:

Маякъ Лабосъ, на картѣ № 2522 показанъ на о-вѣ Лабосъ, на картѣ № 2544 на восточномъ мысѣ залива Мальдонадо; на планѣ № 548 маякъ совсѣмъ не показанъ, а въ спискѣ маяковъ онъ значится на о-вѣ Лабосъ. Маякъ же этотъ скорѣе надо называть Мальдонадо. Во всякое время, а въ особенности судамъ, идущимъ въ Ла-Плату, лучше проходить между маякомъ и островомъ Лабосъ, такъ какъ послѣдній приглубъ съ этой стороны, а съ внѣшней стороны его простираются, миль на 5, скалы и рифъ;

между о. Лабосъ и восточнымъ мысомъ глубина 14 саженъ. О-въ Лабосъ просто низменная скала.

Маякъ Флоресъ, на островѣ того же имени, показанъ вертящимся, открываясь на 15 секундъ и оставаясь закрытымъ 3 минуты. Наблюдая же за нимъ замѣтили, что онъ открывается дѣйствительно на 15 секундъ, но бываетъ закрытымъ болѣе 8 минутъ.

Маякъ Монтевидео, на картѣ № 2544 показанъ постояннымъ и вспыхивающимъ, какъ дѣйствительно и оказалось, а на планѣ № 2001 онъ показанъ вертящимся.

Плавучаго маяка на Англійской банкѣ рѣшительно невозможно было увидѣть.

Командиръ корвета «Варягъ» капитанъ-лейтенантъ Лундъ замѣтилъ, что въ данномъ отъ Гидрографическаго департамента «Руководствѣ для плаванія отъ Англійскаго канала къ восточнымъ берегамъ Сибири» сказано, что маяки въ р. Ла-Плата вообще горятъ нехорошо; но онъ нашелъ ихъ горящими исправно.

Въ томъ же руководствѣ сказано, что маякъ на о-вѣ Флоресъ вертящійся и показывается черезъ каждыя 3 минуты на 15 секундъ, а маяка въ Монтевидео огонь постоянный и вспыхиваетъ на 15 секундъ каждыя три минуты; но оказалось, что маяки освѣщались совершенно обратно: именно: маякъ на о-вѣ Флоресъ горѣлъ постояннымъ бѣлымъ огнемъ, съ ясными проблесками на 15 секундъ, въ продолженіе каждыхъ 3 минутъ, а огонь маяка въ Монтевидео скрывается совершенно на одну минуту 50 секундъ, потомъ показывается слабый свѣтъ на 30 секундъ, за тѣмъ ясный проблескъ, продолжающійся 10 секундъ, послѣ котораго опять слабый свѣтъ на 30 секундъ и т. д.

Также плавучій маякъ на Англійской банкѣ, пройденный корветомъ въ $6^1/_2$ миляхъ, былъ видѣнъ хорошо.

По выходѣ 14 іюля 1864 г. фрегата «Александръ Невскій» изъ Нью-Іорка въ Пирей, въ теченіи 10 дней имѣли попутное теченіе, достигавшее 17 іюля до суточной скорости 50 миль и вообще увлекавшее фрегатъ къ NO не менѣе 20 миль въ сутки.

Командиръ транспорта «Гилякъ» капитанъ-лейтенантъ Энквистъ, при слѣдованіи въ сентябрѣ и октябрѣ мѣсяцахъ 1864 г. изъ Плимута въ Ріо-Жанейро, не имѣлъ всѣхъ благопріятныхъ обстоятельствъ, обѣщанныхъ Мори. Такъ, напримѣръ: получилъ NO пасатъ гораздо южнѣе всѣхъ крайнихъ предѣловъ, означенныхъ на картахъ Мори, и потерялъ пасатъ гораздо ранѣе, чѣмъ бы слѣдовало по его лоціи.

Клиперъ «Изумрудъ», въ 1865 году, слѣдуя, въ ноябрѣ мѣсяцѣ изъ Европы въ Ріо-Жанейро, около острова Фернандо-Норонья, вопреки лоціямъ, встрѣтилъ незначительное теченіе. На клиперѣ за сутки, отъ полдня 16-го до полдня 17 октября, теченіе оказалось только 5 миль къ W.

Лоціи говорятъ, что пасатъ съ восходомъ солнца свѣжѣетъ и самый свѣжій дуетъ около часу или двухъ пополудни; за тѣмъ стихаетъ и ночью дуетъ тихо. Между тѣмъ на переходѣ клипера «Изумрудъ», въ октябрѣ 1865 г., въ NO пасатѣ испытали совершенно противное: пасатъ свѣжѣлъ къ вечеру и самый большей силы достигалъ въ 11 и $11^1/_2$ часовъ пополудни, за тѣмъ стихалъ и днемъ дулъ тихо.

На фрегатѣ «Аскольдъ», въ началѣ января 1858 года, въ плаваніи около экватора до параллели 7° 25′ (мыса Св. Августина), замѣчено было сильное теченіе къ NW, до такой степени, что суточная разность между счислимой и обсервованной широтами доходила отъ 6 до 18 миль, а по долготѣ сносило къ западу отъ 25 до 48 миль.

По замѣчанію капитана 2 ранга Бутакова, на безпокойномъ волненіи Атлантическаго океана (особенно при W вѣтрахъ), похожемъ болѣе на толчею, даже въ разстояніи отъ 500 до 700 миль отъ американскаго берега, судно претерпѣваетъ ужасную ломку, тогда какъ на длинномъ и ровномъ волненіи Тихаго океана не испытывается этого неудобства.

---

b) *Въ Индѣйскомъ океанѣ.*

Отрядъ капитана 1 ранга Кузнецова, на пути отъ мыса Доброй Надежды въ Индѣйскій океанъ, проштилѣвавъ двое сутокъ у окраины отмели Agulhas, не нашелъ здѣсь тѣхъ сильныхъ неправильныхъ теченій, о которыхъ говорятъ всѣ лоціи.

Относительно плаванія въ Индѣйскомъ океанѣ, по параллели, г. Кузнецовъ полагаетъ, что его можно совершить успѣшнѣе, если слѣдовать, вопреки англійскимъ и французскимъ лоціямъ, южнѣе параллели 40°, руководствуясь новѣйшими свѣдѣніями, сообщенными въ картахъ вѣтровъ и плаваній Мори. Его же отрядъ, слѣдуя въ полосѣ, отдѣляющей двѣ серіи вѣтровъ, встрѣтилъ большое непостоянство въ погодѣ и вѣтрахъ.

Подходя, въ маѣ мѣсяцѣ, къ острову Ява, при восточномъ муссонѣ, отрядъ встрѣтилъ теченіе къ западу до 30 миль въ сутки.

На фрегатѣ «Аскольдъ», перейдя 1 мая 1858 года экваторъ, въ долготѣ 107° 10′, и войдя въ группу Тамбеланъ, замѣтили, что опись этихъ острововъ не совсѣмъ правильна и даже нѣкоторыхъ не могли досчитаться, что̀ заставило фрегатъ избрать путь въ Китайское море, около 80 миль длиннѣе, но болѣе изслѣдованный, между полуостровомъ Малакскимъ и группою Анамба.

Во время плаванія корвета «Посадникъ», въ мартѣ 1860 года, отъ мыса Доброй Надежды въ Сингапуръ, на Игольной банкѣ имѣли легкіе перемѣнные вѣтра и направляясь къ SSO не столько собственнымъ ходомъ, сколько теченіемъ,—быстро подавались впередъ. Отъ полудня 16-го до полудня 18 марта корветъ подало теченіемъ къ SO на 95 миль, при чемъ была огромная толчея, съ безпокойною качкою.

Фрегатъ «Свѣтлана», въ мартѣ 1860 года, сдѣлалъ переходъ изъ Порто-Гранде въ Сингапуръ, не заходя на мысъ Доброй Надежды. Чтобы избрать параллель, по которой идти фрегату по

Южному Атлантическому и Индѣйскому океану, командиръ фрегата разсмотрѣлъ всѣ примѣры Мори о лучшихъ переходахъ отъ мыса Рока въ Австралію, совершенныхъ судами, плывшими въ большихъ широтахъ—избралъ слѣдовать пути американскаго судна «Fly-Away», плывшаго по параллели 43°; въ чемъ и не раскаялся, ибо фрегатъ совершилъ по этой параллели, и до самаго Зондскаго пролива, переходъ совершенно счастливо. Въ широтѣ 37° перемѣнили обыкновенныя брамъ-стеньги на штормовыя и вообще приняли мѣры на случай штормовъ, что́ было весьма кстати, потому что, въ исходѣ марта, пришлось выдержать трехъ-дневный штормъ, доходившій до степени урагана.

Пройдя, въ широтѣ 42°, меридіанъ острововъ Амстердама и Павла, и съ пересѣченіемъ меридіана 85° и параллели 40°, склонили курсъ еще къ сѣверу, и придя въ долготу 95° и широту 35°, взяли курсъ на пересѣченіе тропика Козерога съ меридіаномъ 102°. Такимъ образомъ, не забираясь на востокъ, замѣчательно сократили свой путь противу принятаго до того нашими судами.

Переходъ отъ меридіана мыса Доброй Надежды до Зондскаго пролива совершенъ былъ, ни разу не вступая подъ пары, въ 28½ дней, и переходъ «Свѣтланы» былъ скорѣе перехода фрегата «Паллада» 7 днями, «Аскольда»—9 днями, корветовъ же и клиперовъ—13 до 25 дней, не смотря на то, что фрегатъ спускался до 43° 30′ и такимъ образомъ увеличилъ свое плаваніе.

На клиперѣ «Разбойникъ», въ маѣ мѣсяцѣ 1860 года, на пути съ мыса Доброй Надежды къ о-ву Амстердаму, замѣтили, что до долготы 70° хронометры постоянно показывали теченіе къ О около 30 миль въ сутки; но съ этой долготы и почти до самаго острова Амстердама встрѣтили уже сильное теченіе къ W.

Отъ о-ва Амстердама теченіе было восточное до параллели 30° S; потомъ, при плаваніи по меридіану, не замѣчено теченія до самаго острова Рождества.

Клиперъ «Наѣздникъ», въ апрѣлѣ мѣсяцѣ 1860 года, около острова Рождества и отъ него до Зондскаго пролива, встрѣтилъ теченіе, которое сносило клиперъ отъ 20 до 29 миль въ сутки.

Командиръ клипера «Гайдамакъ», капитанъ-лейтенантъ Пещуровъ говоритъ, что знаменитые западные вѣтра, о которыхъ такъ увлекательно и правдиво говоритъ Мори, хотя и разводятъ громадное волненіе, но оно ужасаетъ только первое время и скоро увѣряешься, что не смотря на свою громадность, оно до такой степени полого, что судно весьма легко взбирается на него. Опасны до нѣкоторой степени лишь гребни волнъ, отъ которыхъ надо убѣгать и увертываться. Волненіе Индѣйскаго океана имѣетъ еще то хорошее свойство, въ сравненіи съ другими, что оно какъ быстро подымается, такъ же скоро и спадаетъ, и вообще очень послушно малѣйшимъ измѣненіямъ въ силѣ и направленіи вѣтра.

---

c) *Въ Тихомъ океанѣ.*

24 февраля 1862 года, на лодкѣ «Моржъ», на пути изъ Гонолулу въ Нагасаки, послѣ заката солнца, увидѣли съ марса двѣ небольшія скалы и бурунъ. Въ полдень и утромъ имѣли хорошія обсерваціи и по нимъ нашли широту въ полдень 21° 32′ N, долготу 165° 50′ O. По курсу SWtW $^1/_2$ W отъ полдня до $^1/_4$ 7 часа сдѣлали 22$^1/_2$ мили. По траверзу курса, въ наибольшемъ антретномъ разстояніи 10 миль, скалы эти приходятся по картѣ въ широтѣ 21° 30′ N, долготѣ 165° 25′ O.

ОТЪ ХАКОДАТЕ ДО ПЕТРОПАВЛОВСКА.

По выходѣ, въ исходѣ мая 1866 года, корвета «Варягъ» изъ Хакодате, онъ находился сначала въ японскомъ теченіи съ темно-лазуревою, чистою и прозрачною водою; пройдя о-ва Іессо, около 43° N шир. и 146° O долг., вышли изъ этого теченія, что̀ можно было видѣть по цвѣту воды, ставшему болѣе зеленоватымъ, и температурѣ воды, понизившейся съ + 7° на + 4°. За тѣмъ плавая вдоль Курильской гряды, вода вездѣ сохраняла тотъ же зеленоватый цвѣтъ и была холодна отъ +2° до +3°, съ теченіемъ къ W; такое состояніе воды продолжается до 46° N широты и 157° долг., гдѣ вода опять приняла темно-лазуревый цвѣтъ. За тѣмъ, идя къ N опять вступили въ воду зеленоватаго цвѣта,—какой цвѣтъ ея продолжался до Петропавловска.

На этомъ переходѣ были измѣрены глубины лотомъ Брука: 1) съ корвета въ шир. 42° 6′ N и дол. 144° 56′ O, глубина около 800 саженъ, грунтъ мелкій сѣроватый песокъ и 2) съ шлюпки въ шир. 46° 4′ и долготѣ 156° 41′ 0; выпустили весь линь, но недостали дна на 2100 саженяхъ.

ОТЪ ОХОТСКА ДО ДЕ-КАСТРИ.

Корветъ »Варягъ» на этомъ переходѣ, въ августѣ 1866 г., измѣрялъ глубину: 1) въ широтѣ 58° N, долготѣ 144° 20′ O,—80 саженъ, грунтъ зеленоватая глина, 2) въ шир. 55° 7′ N, дол. 145° 52′ O—355 саженъ; 3) въ шир. 50° 10′ дол. 145° 13′—180 саженъ, грунтъ илъ, теченіе къ NW.

На пути же отъ Охотска къ Лаперузову проливу, замѣчено было теченіе сначала къ S; потомъ, выше о-ва Сахалина и почти до половины этого острова—къ SO; за тѣмъ въ 50° N шир.—къ NW, а въ Татарскомъ проливѣ—къ NW отъ $^1/_2$ до 1 узла.

Островъ Монеронъ невѣрно назначенъ на картахъ Гидрографическаго департамента; мѣсто это болѣе къ западу.

ОТЪ ПЕТРОПАВЛОВСКА ВЪ ИЖИГУ.

Войдя въ 1866 г. въ Охотское море, съ корвета «Варягъ» бросали лотъ Брука: 1) въ широтѣ 51° 1′ N, долгот. 154° 18′ O, глубина оказалась 350 саженъ, грунтъ зеленовато-сѣрый песокъ; 2) въ шир. 52° 50′ N, дол. 154° 14′O—290 саженъ, грунтъ сѣрый песокъ; 3) въ шир. 53° N, долготѣ 155° 10′ O—280 саженъ, грунтъ тотъ же и 4) около Ямскихъ острововъ, въ широтѣ 58° 48′ N, долготѣ 156° 47′ O, глубина 66 саж.

На пути отъ Ижиги къ Охотску измѣрили 6 глубинъ: въ широтѣ 59° 1′, долготѣ 157° 13′—80 саженъ; въ широтѣ 57° 55, долготѣ 153° 8′—185 саженъ; въ широтѣ 57° 2′, долготѣ 152° 2′—245 саж.; въ широтѣ 57° 23′, долготѣ 151° 24′—220 саженъ; въ шир. 57° 28′, дол. 150° 53′—170 саженъ; въ широтѣ 57° 30′, дол. 150° 24′, 170 саженъ—грунтъ зеленоватый илъ.

d) *Въ Китайскомъ морѣ.*

Капитанъ 1 ранга Кузнецовъ предпочелъ, вмѣсто Банковскаго пролива, слѣдовать со своимъ отрядомъ отъ Анжера въ Сингапуръ Маклефильдскимъ проходомъ, потому что полпути Китайскимъ моремъ можно совершить не ложась на ночь на якорь.

15-ти дневное плаваніе отряда по Китайскому морю сопровождалось сильными неправильными теченіями отъ Сингапура до Сіамскаго залива на SO до 29 миль. Откуда далѣе до шир. 20°, къ O отъ 12 до 20 миль, и наконецъ, у острова Lema отрядъ отнесло 28 іюня на 15 миль къ W.

Отъ Гонъ-Конга до Формозы теченіе помогало отряду по 10 миль въ сутки; со входомъ же въ проливъ у Пескадорскихъ острововъ, оно оказалось по 15 миль, а у Video до 30 миль къ O.

Въ 1858 году англійское купеческое судно, проходя между островами Parker и Saddle, ударилось о неназначенный на картѣ 9 ф. камень и переломилось пополамъ. Камень этотъ, по опредѣленію англійскихъ офицеровъ, находится въ шир. 30° 41′ 30″ и долготѣ 122° 34′ 15″.

Во время плаванія клипера «Наѣздникъ», въ маѣ мѣсяцѣ 1860 г., отъ Зондскаго пролива до о-ва Пинтанга, теченіе измѣнялось только одинъ разъ въ сутки. Въ Зондскомъ проливѣ приливъ шелъ днемъ, а отливъ ночью; направленіе перваго было къ NO, втораго къ WSW; скорость отъ $^1/_2$ до $1^1/_2$ узловъ. Въ Японскомъ морѣ приливъ шелъ почти на N, а отливъ къ SSW; скорость послѣдняго доходила до $1^3/_4$ узла, но первый былъ слабѣе; приливъ начинался около 3 часовъ пополудни и, будучи гораздо продолжительнѣе отлива, шелъ до 4 и 5 часовъ вечера. Въ проливѣ Банка также теченіе шло къ N съ утра до вечера, а къ S вечеромъ и ночью; скорость его доходила до 2 узловъ; но направленія, завися отъ извилинъ пролива, были весьма различны.

Клиперъ «Разбойникъ», 15 іюля 1860 года, въ шир. 20°, долготѣ 118°, попалъ въ сулой; но какъ волненіе было весьма незначительно, то даже не понадобилось уменьшать парусовъ. Сулой шелъ нѣсколькими полосами, параллельными между собою; разстояніе между полосами было отъ 2 до 4 кабельтововъ; направленіе ихъ было отъ NW и SO. Брошенный лотъ проносило на 60 саженяхъ и болѣе.

20 іюля, находясь въ 30 миляхъ отъ о-ва Видео, самаго восточнаго отъ Рыбачей группы Чусанскаго архипелага, и имѣя свѣжій SW, съ большимъ неправильнымъ волненіемъ,—на ночь, для уменьшенія хода, остались подъ однимъ марселемъ, глухо зарифленнымъ. Въ продолженіе ночи клиперъ снесло теченіемъ на 15 миль къ NO.

Замѣчательно, что во время всего плаванія южнымъ Китайскимъ моремъ барометръ стоялъ неизмѣнно на 29,78. На него не имѣли вліянія ни время дня, ни состояніе погоды, ни дождь, ни шквалы, ни штиль, ни зарница, ни даже гроза. Здѣсь главный указатель приближенія урагана барометръ; но если волненіе не увеличивается, то возвышеніе и пониженіе барометра ничего не предвѣщаютъ, ибо съ широты 16° на клиперѣ онъ сталъ падать и дошелъ до 29,64; волненіе же не увеличивалось и погода не измѣнялась, а между тѣмъ черезъ сутки барометръ снова поднялся.

На фрегатѣ «Свѣтлана», въ ноябрѣ мѣсяцѣ 1861 года, проходя по восточную сторону о-ва Формозы, замѣтили теченіе къ югу по 15 миль въ сутки, а между островами Адженкорутомъ и Ботель-Тобаго гораздо сильнѣе къ N.

На клиперѣ «Опричникъ», въ ноябрѣ 1861 года, теченіе моря испытано было въ Формозскомъ проливѣ отъ 10 до 12 миль въ сутки къ O; отъ Формозскаго пролива до Пуло-Аоръ отъ 10 до 25 миль къ SW и WNW; отсюда до экватора—отъ 12 до 19 миль къ S. Отъ Банковскаго пролива до Батавіи теченіе испытано въ сутки 20 миль къ O. Такое значительное теченіе, не подчиненное никакимъ законамъ, требуетъ особенной осторожно-

сти съ приближеніемъ къостровамъ Pylo-Sopata и North Watcher, къ О отъ коихъ, въ недальнемъ разстояніи расположены подводные коралловые рифы, на коихъ буруны невсегда видны. Проходя къ W отъ Маклефильдской банки, при свѣжемъ вѣтрѣ отъ NO, замѣчена была на банкѣ сильная толчея; однакожъ дипъ-лоты показали наименьшую глубину 16 саженъ.

Французы говорятъ, что для вступленія въ Китайское море, идя изъ Евроты— самое лучшее время май мѣсяцъ, когда устоится SW муссонъ, и потому они выходятъ изъ своихъ портовъ въ исходѣ декабря, въ январѣ и даже февралѣ.

е) *У береговъ Японіи и въ Японскомъ морѣ.*

Около острововъ Тсусима, на судахъ отряда капитана 1 ранга Кузнецова, замѣтили теченіе отъ NO до 30 миль въ сутки. Вдоль западнаго берега этихъ острововъ— теченіе до 3 узловъ.

Плаваніе изъ Іеддо къ каналу Буніо.

Въ мартѣ мѣсяцѣ 1861 года, клиперъ «Наѣздникъ» вышелъ изъ бухты Іеддо и слѣдовалъ вдоль SW берега Японіи, по возможности ближе къ берегу, чтобы избѣжать сильнаго теченія, идущаго къ ONO; но не смотря на это, теченіемъ сносило клиперъ къ ONO и О отъ 40 до 50 миль въ сутки. Продолжая плаваніе, нашли, что мысъ Този лежитъ въ широтѣ 32°42′35″ N, долготѣ 133° 10′ 40″ О.

Вообще же замѣтили, что берегъ отъ бухты Іеддо до канала Бунга положенъ на картѣ Крузенштерна невѣрно, въ чемъ имѣли случай убѣдиться плывя отъ мыса Vatsu-sakiko о-ва Okino-sima; приближаясь къ берегу, надо быть очень осмотрительнымъ и, не имѣя вѣрно обсервованнаго пункта, не слѣдуетъ входить въ какіе-либо каналы и бухты, лежащіе на SW берегу Японіи.

За тѣмъ клиперъ, марта 25, стоя на якорѣ въ проливѣ Van der Cappellen, между островами Сикокъ и Нипонъ; воспользовался

удобнымъ случаемъ для повѣрки широты и долготы этого мѣста. Сдѣланы были наблюденія, изъ которыхъ выведены: широта города Симоносеки 34° 50′ 10″ N, долгота по хронометрамъ 130° 51′ 54″ O отъ Гринича. Сличая это мѣсто съ положеніемъ, которое показано на картѣ Крузенштерна, оказывается, что городъ лежитъ дѣйствительно W-е на 22 мили.

Клиперъ «Наѣздникъ» первымъ изъ европейскихъ судовъ прошелъ проливомъ Бунго, который въ самой узкой своей части имѣетъ ширины отъ 6 до 7 миль, и вступилъ въ Суванадское море. Проливъ этотъ особенныхъ опасностей для плаванія не представляетъ.

Придя за тѣмъ на рейдъ Симоносеки и травя канатъ, клиперъ очутился на банкѣ, которая не была извѣстна и на которой при малой водѣ оказалось только 10 фут. глубины,

---

Корветъ «Варягъ», проходя въ маѣ мѣсяцѣ 1866 года, въ ясную погоду, въ 15 миляхъ отъ означеннаго сомнительнаго на англійскихъ картахъ острова Тако-Сима или Аргонавтъ, показаннаго въ широтѣ 37°53′ N, долготѣ 129° 40′ O, не замѣтилъ его, не смотря на то, что всѣ берега Кореи и острова Мату-сима, отстоящіе на 40 миль, были видимы очень хорошо.

Корветъ «Аскольдъ», въ исходѣ августа 1866 года, на переходѣ изъ Юкагамы въ Нагасаки, прошелъ Внутреннимъ моремъ. Плаваніе это, по словамъ командира, не представляетъ для хорошаго пароваго судна большихъ затрудненій и опасностей, кромѣ того что приходится идти до 250 миль подъ парами. Въ двухъ мѣстахъ теченіе очень сильно (въ видѣ водоворота), но надо замѣтить, что корветъ шелъ во время новолунія, когда теченіе въ Симоносакскомъ проливѣ доходитъ до 7 узловъ. Корветъ, при полномъ ходѣ машины, едва повиновался рулю. Въ свѣтлыя ночи можно не становиться на якорь, въ особенности не въ узкихъ мѣстахъ.

На клиперѣ «Джигитъ», на переходѣ изъ Хакодате въ Шанхай, по сравненіи счислимыхъ пунктовъ съ обсервованными,

замѣчено въ Японскомъ морѣ теченіе отъ NW по ½ мили въ часъ.

f) *Въ Зондскомъ проливѣ* (*).

Приближеніе къ проливу. «Всѣ лоціи совѣтуютъ, приближаясь къ проливу изъ Индѣйскаго океана, стараться быть восточнѣе пролива; для этого стараться пройти островъ Рождества (Christmas) по восточную сторону. Я самъ избралъ этотъ путь, но былъ снесенъ теченіемъ по западную сторону острова. Въ Индѣйскомъ океанѣ, въ большихъ широтахъ, постоянно значительное теченіе къ востоку. Подымаясь къ экватору, теченіе постепенно ослабѣваетъ, но до параллели 15° S оно все еще замѣтно подвигало насъ къ востоку. Съ этой параллели теченіе вдругъ поворачиваетъ къ западу. Не разсчитывая, чтобы теченіе изъ восточнаго вдругъ перешло въ западное и чтобъ это послѣднее съ самаго начала было около 20 миль въ сутки, я очутился по западную сторону острова, хотя располагалъ курсомъ такъ, чтобъ пройти по восточную. Впрочемъ, по которую бы сторону вы не проходили, если только курсъ вашъ ведетъ въ виду острова, то вы на настоящей дорогѣ и, держа на NNO или NOtN, придете на видъ острова Явы.

«При входѣ въ проливъ нѣтъ маяка, а потому капитану, незнакомому съ мѣстностію, не совѣтуется входить ночью, но смѣло можно приближаться къ берегу. Если у васъ остается столько дня, что до наступленія ночи вы можете ясно разсмотрѣть островъ Принцевъ (Princes), то идите прямо къ этому острову (Англійская карта Зондскаго пролива—№ 205 b). Тутъ вамъ предстоятъ два пути: проходить или по восточную, или по западную сторону острова. Выгоднѣйшій путь первый, т. е. Принцевымъ каналомъ, потому что онъ кратчайшій и разъ войдя въ каналъ, одинъ прямой курсъ доводитъ васъ прямо до Анжера. Потому, если вы успѣете до наступленія ночи войти въ Принцевъ каналъ, то избирайте этотъ путь.

(*) Капитанъ-Лейтенанта Ратькова.

«Если же, расчитывая по времени дня, вы успѣете хорошо опознать островъ Принцевъ, но до наступленія ночи не успѣете войти въ каналъ, тогда благоразумнѣе избирать путь по западную сторону острова, потому что здѣсь проходъ гораздо шире, берегъ же съ одной восточной стороны. Невыгоды этого пути: онъ длиннѣе, огибать островъ придется при противномъ или очень крутомъ вѣтрѣ, и въ продолженіе плаванія придется нѣсколько разъ мѣнять курсъ; ночью это придется дѣлать по счисленію. Во всякомъ случаѣ здѣсь ночное плаваніе можно считать безопаснымъ, опять при томъ условіи, что островъ Принцевъ хорошо усмотрѣнъ засвѣтло.

«Наконецъ, третій случай, если дня остается мало, такъ мало—что вы не успѣете осмотрѣться у острова Принцевъ, тогда не слѣдуетъ и приближаться къ проливу, а идти восточнѣе его на якорное мѣсто у южнаго берега острова Явы. По моему мнѣнію, не слѣдуетъ приближаться къ проливу, потому что идти въ него ночью не убѣдившись совершенно въ положеніи острова Принцевъ—неблагоразумно, а стать на якорь неудобно: здѣсь глубина вездѣ болѣе 40 саженъ. Между тѣмъ, какъ бы поздно вы ни увидали явскій берегъ, хотя бы часа за $1^1/_2$ или даже за часъ до заката солнца, если вы возмете курсъ восточнѣе пролива, то непременно увидите два низменные острова Троуерсъ (Trowers) и Клапперъ (Klapper), или хотя одинъ изъ нихъ, что́ совершенно достаточно, чтобы придти на якорное мѣсто. Который бы изъ двухъ острововъ вы ни увидали, держите такъ, чтобъ островъ былъ въ правой сторонѣ. Еще раньше наступленія ночи, вы успѣете увидѣть къ которому острову вы приближаетесь: если вы видите островъ Троуерсъ, то вскорѣ увидите другой, точно такой же низменный островъ, съ лѣвой стороны и прямо впереди высокіи явскій берегъ; если видите Клапперъ, то съ лѣвой стороны впереди увидите гористый берегъ Явы и никакого низменнаго острова. Для васъ выгоднѣе приближаться къ Клапперу, чѣмъ къ Троуерсу, потому что первый ближе къ каналу.»

Якорное мѣсто у южнаго берега Явы. «Если вы видите оба острова, то держите прямо въ средину между ними; пройдя створъ ихъ, можете стать на якорь на глубинѣ около 20 саженъ, на отличномъ чистомъ грунтѣ. На картѣ

глубины показаны 16, 17 и 19 саженъ; но въ самомъ дѣлѣ онѣ гораздо болѣе. Если вы подойдете къ створу острововъ днемъ, то выгоднѣе держать ближе къ Клапперу, соблюдая только одно, чтобъ не подходить ни къ которому острову ближе 2 миль. Разстояніе между островами 10 миль. Если же будете подходить къ островамъ уже ночью, то вѣрнѣе засвѣтло взять курсъ на средину между ними, бросать лотъ, пока не придете на глубину 22 или 20 саженъ. Можно продолжать идти и до меньшей глубины, но въ такомъ случаѣ можете подойти очень близко къ явскому берегу, да и нѣтъ выгоды забираться далеко къ сѣверу.

«Если вы видите одинъ островъ, значитъ приближаетесь къ Клапперу, имѣя его въ правой сторонѣ; въ такомъ случаѣ вамъ слѣдуетъ поступать точно такъ же, какъ и въ предъидущемъ случаѣ, т. е. взять курсъ такъ, чтобъ островъ былъ въ правой сторонѣ и чтобъ не проходить его ближе двухъ миль и не далѣе 4 или 5. Пройдя параллель острова, будете имѣть глубину отъ 27 до 24 саженъ; но если вы будете отъ острова далѣе 5 миль, то на параллели его глубина будетъ болѣе 40 саженъ. При наступленіи ночи, если островъ скроется, лотъ приведетъ васъ, какъ и въ первомъ случаѣ, на якорное мѣсто.

«Изъ этихъ двухъ якорныхъ мѣстъ выгоднѣе простоять ночь по западную сторону острова Клаппера, но если близко наступленіе ночи, то слѣдуетъ засвѣтло брать курсъ къ тому изъ нихъ, который отъ васъ ближе. Я самъ пришелъ на якорное мѣсто между островами Клапперъ и Троуерсъ въ 8 часовъ вечера, совершенно темнаго,—пришелъ такъ поздно потому, что шелъ самымъ тихимъ ходомъ, узла по $1^1/_2$, бросая безпрестанно лотъ. Островъ увидалъ за полчаса до заката солнца, а берегъ за $1^1/_2$ часа. Если вы стояли ночь на якорѣ, съ разсвѣтомъ можете идти въ Принцевъ каналъ, идя вдоль южнаго берега острова Явы; при чемъ Клапперъ можно проходить по сѣверную и по южную сторону, что ясно усмотрите на названной выше картѣ № 205.»

Отъ острова Клапперъ до входа въ каналъ Принцевъ. «Приближаясь съ этой стороны къ каналу Принцевъ, вы увидите высокій мысъ острова Явы, Содонъ (Sodon); издали онъ кажется высокимъ отдѣльнымъ островомъ; его нельзя смѣшать ни съ чѣмъ другимъ, потому что онъ находится на меридіанѣ острова Клапперъ,

который въ это время непремѣнно будетъ видѣнъ. Если вы проходите между Клаппером и мысомъ Содонъ, то нѣтъ надобности приближаться къ явскому берегу, отъ котораго идетъ рифъ, врядъ ли точно изслѣдованный, и есть еще отдѣльная $2^1/_2$ саженная банка. Я бы вообще посовѣтовалъ проходить по южную сторону Клаппера.

«Къ западу отъ мыса Содонъ идетъ возвышенный берегъ Явы, который однако гораздо ниже этого мыса. Высокій берегъ оканчивается мысомъ Пангорокъ (Pangork). Далѣе довольно глубоко вдается бухта съ низменными берегами; такъ что два слѣдующіе мыса Явы, Пайонгъ (Paiong) и Санжіанъ-Сира (Sangian-Sira) кажутся издали какъ бы находящимися на отдѣльномъ островѣ. Горсбургъ говоритъ, что эту бухту можно принять за Принцевъ каналъ, а названные мысы—за Принцевъ островъ, и что образованіе берега около этихъ мысовъ будто бы похоже на видъ берега острова Принцевъ, но я не нашелъ между ними никакого сходства. Идя отъ востока, обознавши островъ Клапперъ и мысъ Содонъ, по пройденному разстоянію невозможно принять бухту за каналъ Принцевъ. Идя же въ первый разъ отъ юга, не зная вида берега и не видавши острова Клапперъ, можно принять бухту за каналъ, но низменные берега ея откроются гораздо ранѣе, чѣмъ подойдете къ этой опасной бухтѣ и всегда успѣете перемѣнить курсъ, еслибъ и случилась подобная ошибка.

«Къ мысу Санжіанъ-Сира, SO оконечности острова Явы, не слѣдуетъ очень приближаться; на двѣ мили къ югу отъ него лежитъ группа голыхъ скалистыхъ островковъ, окруженныхъ рифомъ. Эти острова чернаго цвѣта, на одномъ изъ нихъ есть небольшая группа красивыхъ развѣсистыхъ деревьевъ. Можно проходить южнѣе этихъ острововъ въ одной милѣ, а лучше въ двухъ, хотя около самыхъ каменьевъ мѣстами глубина болѣе 100 саженъ, но въ другихъ мѣстахъ видны буруны.

«Идя на W и проходя мысъ Санжіанъ-Сира, въ разстояніи около 4 миль, откроется слѣдующій мысъ на Явѣ, Палембангъ (Palembang). Между этими двумя мысами — нѣсколько островковъ, покрытыхъ роскошною экваторіальною растительностью и окруженныхъ рифомъ, простирающимся къ SW и W болѣе чѣмъ на милю. Между этими островками одинъ бросается въ глаза своею краси-

вой и оригинальной формой; онъ имѣетъ видъ огромной арки, подъ которою довольно широкій проливъ, а самая арка со всѣхъ сторонъ покрыта высокими и разнообразными деревьями.

«Продолжая идти тѣмъ же курсомъ, вскорѣ откроется слѣдующій мысъ Ява-Гедъ (Java-Head); тогда слѣдуетъ править на NW до тѣхъ поръ, пока послѣдній мысъ (Java-Head) не придетъ на N. Въ это время откроется слѣдующій явскій мысъ, называемый Первымъ (First-point), а вдали на второмъ планѣ откроется SW часть острова Принцевъ, но это можетъ быть только при очень хорошей погодѣ, такъ какъ эта часть острова низменна и будетъ отъ васъ въ разстояніи около 20 миль. Отсюда можно склонить курсъ румба на два къ N, т. е. на NNW, такъ чтобъ огибать Ява-Гедъ въ разстояніи около двухъ миль.

«Пройдя параллель Ява-Гедъ, править на N, пока не пройдете траверсъ Перваго мыса и лежащихъ къ NO отъ него двухъ островковъ Фріаръ (Friar), оба очень близко отъ берега. Ихъ можно проходить очень близко. Отъ сѣвернаго Фріаръ выдается къ W, саженъ на 200, плоская низкая скала наровнѣ съ горизонтомъ воды, которую можно видѣть отъ Ява-Гедъ. По моему мнѣнію, островъ Фріаръ нѣтъ нужды проходить ближе одной мили; точно также какъ ко всѣмъ предъидущимъ мысамъ западнаго берега Явы не зачѣмъ подходить ближе двухъ миль.

«Островъ Фріаръ есть восточная оконечность входа въ каналъ Принцевъ; пройдя параллель этого острова, въ каналѣ, при южномъ муссонѣ, лучше держаться ближе къ явскому берегу и подальше отъ острова Принцевъ; къ острову Фріаръ можно безопасно подходить на $^1/_2$ мили.

«Пройдя параллель острова Фріаръ, слѣдуетъ брать по картѣ курсъ прямо на Четвертый мысъ острова Явы, т. е. NO. Этотъ курсъ ведетъ срединою канала Принцевъ, чистою отъ всѣхъ опасностей, и приведетъ васъ прямо до Анжера. Имъ можно смѣло идти ночью, пока не увидите маяка, построеннаго на Четвертомъ мысѣ. Днемъ все время будете видѣть съ правой стороны берегъ Явы, съ лѣвой стороны островъ Принцевъ и острова, лежащіе къ суматрскому берегу. Этотъ путь мы опишемъ послѣ, а теперь разсмотримъ случаи приближенія къ острову Принцевъ не съ востока, а съ юга.»

Приближеніе къ проливу западнѣе острова Клапперъ. «Если вы приблизитесь къ проливу западнѣе, такъ что не видите острововъ Троуеръ и Клапперъ, и прямо откроете берегъ около Санжіанъ-Сира или около Ява-Гедъ, то тутъ вы можете быть введены въ ошибку, принявъ западный берегъ Явы за островъ Принцевъ, а бухту, лежащую къ востоку отъ мыса Пайонгъ—за каналъ Принцевъ. Если вы даже и направитесь въ этотъ воображаемый проливъ, то скоро увидите свою ошибку, т. е. низменный берегъ бухты, во всякомъ случаѣ, увидите ранѣе, чѣмъ могли бы подвергнуться опасности, такъ что успѣете перемѣнить курсъ и слѣдовать къ каналу, какъ описано выше.

«Можетъ случиться, что вы находитесь еще западнѣе и первымъ откроете берега острова Принцевъ съ правой стороны вашего курса, т. е. въ NO четверти. Въ такомъ случаѣ вамъ нѣтъ надобности идти въ каналъ Принцевъ, а лучше проходить по западную сторону этого острова, Большимъ каналомъ (Great-Channel), и каналомъ Кракатоа (Krakatoa). Огибая островъ съ этой стороны, опять можете быть введены въ ошибку, именно принять южный мысъ острова Принцевъ за западный мысъ того же острова, и вмѣсто того, чтобъ огибать островъ, полагая, что входите въ Принцевъ каналъ, можете взять курсъ въ бухту Казуарисъ, что̀ очень опасно; но небольшое вниманіе тотчасъ выведетъ васъ изъ этой ошибки: южный мысъ острова Принцевъ хотя не очень высокій, но не можетъ быть названъ низменнымъ, тогда какъ западный мысъ и весь прилегающій къ нему берегъ низменны; второе, отъ южнаго мыса идетъ группа довольно крупныхъ скалъ (Carpenters rocks), а отъ западнаго мыса ряды мелкихъ камней и рифовъ; третье, если вы возмете курсъ въ бухту Казуарисъ, то увидите съ лѣвой стороны низменный берегъ, а идя по западную сторону острова Принцевъ, берега находятся отъ васъ очень далеко и не могутъ быть видимы. Вообще, мнѣ кажется, что эту ошибку довольно трудно сдѣлать, и я упоминаю объ ней только для предостереженія.»

Проходъ каналомъ Кракатоа. «Проходя по западную сторону острова Принцевъ, не слѣдуетъ приближаться къ нему ближе 5 миль, чтобъ навѣрное миновать рифы, окружающіе западный мысъ острова и называемые Принцевыми рифами. Пройдя въ этомъ раз-

стояніи параллель западнаго мыса, курсъ NO ведетъ чисто отъ всѣхъ опасностей; днемъ слѣдуетъ держать на пикъ острова Кракатоа или немного лѣвѣе его, а ночью можно довольствоваться счисленіемъ. Лотъ здѣсь безполезенъ, потому что кругомъ большая глубина, отъ 60 до 90 саженъ. Западный берегъ острова Принцевъ приглубъ; хотя отъ него идетъ рифъ, но очень близко къ берегу,—однако изъ предосторожности особенно ночью, по моему мнѣнію, нѣтъ надобности подходить къ нему ближе трехъ миль.

«Отъ параллели западнаго мыса острова Принцевъ слѣдуетъ пролежать 15 миль на NO; потомъ взять курсъ O, чтобъ избѣжать сомнительныхъ рифовъ, будто бы находящихся къ югу отъ острова Кракатоа, около котораго глубина вездѣ болѣе 60 саженъ. Пройдя этимъ курсомъ опять 15 миль, вы минуете меридіанъ Кракатоа, и можете склонять курсъ къ NO, такъ какъ въ это время вы будете на линіи пути изъ Принцева канала къ четвертому мысу.

«Днемъ можно идти гораздо прямѣе; пройдя NW мысъ острова Принцевъ въ 3 миляхъ, склонить курсъ къ ONO, который ведетъ прямо на четвертый мысъ острова Явы, чисто отъ мелей, предполагаемыхъ южнѣе Кракатоа. Разстояніе между сѣвернымъ берегомъ острова Принцевъ и мысами южнѣе Кракатоа—около 20 миль. Мели лежатъ южнѣе острова Кракатоа, въ разстояніи отъ 5 до 7 миль, потому ночью лучше брать курсъ восточнѣе, пока не будете совершенно убѣждены, что прошли меридіанъ пика Кракатоа, тогда мели всѣ пройдены; но днемъ видя берега и безпрестанно пеленгуя высокій пикъ Кракатоа, можно сократить плаваніе. Дальнѣйшее плаваніе до Четвертаго мыса или до Анжера то же, что идя Принцевымъ каналомъ, которымъ мы теперь займемся.»

Островъ Принцевъ. «Отъ южнаго мыса острова Принцевъ выдается мили на двѣ къ югу группа голыхъ скалистыхъ *Плотничьихъ* острововъ (Carpenters rocks), къ которымъ не слѣдуетъ подходить близко во время южнаго муссона. Между этими островками и Фріаръ—входъ въ Принцевъ каналъ и самое узкое мѣсто его, именно три мили. При сѣверномъ муссонѣ совѣтуютъ, напротивъ, проходя проливъ, держаться ближе къ острову Принцевъ

для того, чтобъ имѣть попутный вѣтеръ для дальнѣйшаго плаванія, и въ предосторожность отъ теченія, которое въ это время бываетъ здѣсь къ O, а при южномъ муссонѣ наоборотъ къ W, т. е. къ острову Принцевъ.

«Бе́рега острова Принцевъ довольно низменны и густо покрыты деревьями. Подходя къ острову Фріаръ, на островѣ Принцевъ будетъ видна гора, высотою около 1500 футъ, лежащая около средины восточнаго берега острова. Кромѣ южнаго мыса острова, окруженнаго Carpenters rocks, впереди видѣнъ будетъ юго-восточный мысъ острова, окруженный рифомъ, не простирающимся отъ мыса далѣе $1^1/_2$ мили. Отъ южнаго мыса острова Принцевъ влѣво идетъ бухта Казуарисъ (Casuaris), глубоко вдающаяся въ островъ, мало изслѣдованная и вообще считаемая опасною. За этой бухтой вдали, на второмъ планѣ, открывается низменный берегъ острова Принцевъ, оканчивающійся западнымъ мысомъ. Этотъ берегъ и мысъ отсюда кажутся какъ-бы отдѣльнымъ островомъ. Отъ западнаго берега острова Принцевъ къ югу и западу идетъ далеко рифъ, мѣстами простирающійся отъ берега мили на три.»

Каналы Принцевъ и Большой, до Анжера. «Выше мы сказали, что обогнувъ островокъ Фріаръ у перваго мыса, слѣдуетъ брать курсъ на Четвертый мысъ, и что этотъ курсъ проведетъ срединою каналовъ Принцевъ и Большаго, чисто отъ всѣхъ опасностей. Ночью не мѣшаетъ бросать лотъ. При входѣ въ Принцевъ каналъ глубина отъ 35 до 45 саженъ; къ выходу изъ канала она уменьшается до 30 и даже до 25 близъ Втораго мыса (Second point), потомъ опять увеличивается до 40 и 50, противъ Третьяго мыса (Third point).—уменьшаясь далѣе до 25 саженъ, когда будетъ уже видѣнъ маякъ на Четвертомъ мысу, который открывается за 15 миль въ ясную погоду. У самаго четвертаго мыса глубина опять увеличивается до 35 саженъ. Если, идя каналомъ, глубины будутъ болѣе указанныхъ здѣсь, значитъ вы идете лѣвѣе средины Большаго канала; если глубины менѣе, то курсъ вашъ лежитъ правѣе средины, чего не слѣдуетъ допускать, и должно сейчасъ же уклоняться влѣво, такъ какъ тутъ нѣтъ опасностей.

«Войдя въ каналъ Принцевъ съ лѣвой стороны, будемъ видѣть

юго-восточный берегъ острова Принцевъ. Какъ показано выше, при южномъ муссонѣ не слѣдуетъ приближаться къ этому острову, а держаться ближе къ явскому берегу. Обогнувши первый мысъ, курсъ NO ведетъ прямо на Четвертый мысъ, т. е. на Анжерскій рейдъ, и проходитъ по срединѣ каналовъ Принцевъ и Большаго.

«Тотчасъ за Первымъ мысомъ, съ правой стороны берегъ вдается обширной бухтой; въ глубинѣ бухты увидите довольно большой островъ Мыо (Mew), мало отдѣляющійся отъ берега, и кажущійся отсюда мысомъ острова Явы. Между этимъ островомъ и берегомъ Явы есть хорошій, хотя довольно узкій проходъ, въ глубинѣ котораго хорошее якорное мѣсто, съ источникомъ хорошей прѣсной воды; но по моему мнѣнію, не стоитъ туда забираться, имѣя впереди очень близко Анжеръ, гдѣ вы получите гораздо легче, въ большемъ количествѣ и по дешевымъ цѣнамъ живность, фрукты, воду и дрова, и нисколько не уклоняетесь отъ своего пути. По сѣверную сторону острова Мыо есть другое якорное мѣсто, съ глубиною около 20 саженъ. Еслибъ мнѣ понадобилось стать на якорь, то я лучше избралъ бы это послѣднее, чѣмъ идти въ узкій проливъ между Мыо и Явой, въ которомъ отъ обоихъ острововъ идутъ рифы, хотя правда и недалеко отъ береговъ.

«Далѣе, открывается впереди съ правой же стороны Второй мысъ острова Явы, при которомъ оканчивается каналъ Принцевъ. Въ этой части канала можно становиться на якорь близъ явскаго берега, наблюдая только одно условіе, чтобъ не переходить за створъ Перваго и Втораго мысовъ. Глубина, начиная отъ острова Мыо, до Втораго мыса будетъ около 25 саженъ и продолжается мили на три къ NO и O отъ послѣдняго мыса. Но по моему мнѣнію нѣтъ надобности здѣсь становиться на якорь, такъ какъ во всякое время, даже въ туманѣ, вы можете безопасно продолжать курсъ, не забывая слѣдить за лотомъ.

«Отъ Втораго мыса къ SO въ берегъ вдастся миль на 8 опасная бухта Велькомъ (Welcome), усѣянная рифами и неизслѣдованная. Западный берегъ бухты низокъ, такъ что отъ средины канала берега не видно.

«Подходя ко Второму мысу, т. е. выходя изъ канала Прин-

цевъ въ Большой, впереди съ лѣвой стороны будутъ открываться острова, идущіе къ югу отъ Суматры. Сперва увидите высокій пикъ Кракатоа, имѣющій видъ большаго конуса, котораго высота равна діаметру основанія; вышина этого пика около 2600 футъ. Далѣе откроется другой пикъ точно такой же формы и величины на островѣ Безн (Besee); высота этого пика 2800 футъ. Потомъ, островъ Себуко (Sebooko) вышиною около 1500 футъ и двѣ вершины высокой горы на Суматрѣ, Раджа-Басса (Rajah Bassa), болѣе 4000 футъ вышиною. Почти прямо по курсу, немного влѣвѣ, откроется вызвышенный островокъ Тварть (Thwart), около 500 футъ вышиною. Отъ траверза Третьяго мыса слѣдуетъ держать прямо на этотъ послѣдній островъ, пока не пройдете параллель Четвертаго мыса, т. е. маяка. Отъ всѣхъ остальныхъ острововъ прямой курсъ ведетъ въ разстояніи большемъ 16 миль; впрочемъ, къ нимъ можно подходить очень близко, что́ необходимо для судовъ лавирующихъ въ проливѣ.

«Въ 20 миляхъ на NOtO отъ Втораго мыса выдается Третій мысъ, около котораго глубина немного болѣе 20 саженъ и можно стать на якорь, но къ мысу надо приближаться осторожно, потому что отъ него выдается рифъ, мѣстами на милю, къ W. Идя прямымъ курсомъ, Третій мысъ проходите въ разстояніи болѣе 5 миль на траверзѣ.

«За Третьимъ мысомъ опять бухта вдается въ берегъ миль на 6. Въ срединѣ этой бухты, Пепперъ (Pepper),—хорошее якорное мѣсто съ глубиною около 15 саженъ, а ближе къ берегу 9, 8, 7 и даже 5 саженъ. Входя въ эту бухту надо остерегаться съ правой стороны Коралловой банки, лежащей около 2 миль къ O отъ Третьяго мыса, съ лѣвой же стороны—рифа Паніангъ (Paniang), лежащаго миляхъ въ двухъ отъ противуположнаго берега бухты. Между этимъ рифомъ и Коралловой банкой разстояніе около 7 миль, море вездѣ чисто. Входя въ глубину бухты, надо остерегаться рифовъ, окружающихъ островъ Лаувенганъ (Lawvengan) и идущихъ къ NW отъ него. Къ берегу можно подходить не ближе 2 миль.

Пройдя траверсъ Третьяго мыса, для предосторожности не мѣшаетъ уклонить курсъ на румбъ влѣво, пока не откроется маякъ на Четвертомъ мысѣ. По моему мнѣнію, это слѣдуетъ сдѣлать

для того, что берегъ отъ Третьяго мыса низменный, а отъ него идетъ рифъ, хотя и недалеко. Близъ берега въ 10 миляхъ отъ Третьяго мыса есть банка Тиринжинъ (Tyringin); другая банка Катерина (Cathrina) тоже близъ берега, въ 5 миляхъ къ SSW отъ Четвертаго мыса. Для обезпеченія себя отъ этихъ банокъ, я бы совѣтовалъ, пройдя траверсъ этого мыса править на NOtN. Маякъ открывается пройдя этимъ курсомъ миль 5; тогда можно править лишь такъ, чтобъ маякъ былъ съ правой стороны не сѣвернѣе отъ васъ NNO$^1/_2$O. Уклоненіе курса влѣво особенно слѣдуетъ сдѣлать ночью, пройдя по счисленію траверсъ Третьяго мыса.

«Правя на NOtN, маякъ откроется съ правой стороны. По моему, лучше продолжать идти этимъ курсомъ до тѣхъ поръ, пока не придете на параллель маяка. Этотъ курсъ навѣрное проведетъ васъ западнѣе рифа, окружающаго Четвертый мысъ.

«Пройдя параллель маяка, миляхъ въ трехъ или четырехъ отъ него, курсъ NOtO ведетъ на Анжерскій рейдъ.

«Подходя къ Четвертому мысу ночью, слѣдуетъ держаться глубины 30 саженъ и болѣе; меньшая глубина можетъ привести васъ очень близко къ рифу, идущему отъ этого мыса. Подлѣ самаго рифа глубина 25 саженъ.

«Ни въ какомъ случаѣ нѣтъ надобности держать лѣвѣе высокаго островка Твартъ (Thwart); по моему мнѣнію лучшій курсъ ведетъ на этотъ островъ, пока не дойтете до параллели Четвертаго мыса, т. е. маяка; отсюда слѣдуетъ склонять курсъ на NOtO.

«Подходя къ Анжерскому рейду, глубина съ 30 саженъ скоро уменьшится до 25, потомъ 19, 17, 13, 10 и 9. Когда маякъ на Четвертомъ мысѣ увидите на SSO, то рифъ, окружающій этотъ мысъ, пройдете и можно идти по лоту, взявъ курсъ O. Ночью за 5 миль отъ Анжера открываются огни въ гавани,—два, бѣлые, въ простыхъ фонаряхъ, поставленные при входѣ въ рѣчку. Правя прямо на эти огни, вы пойдете на средину рейда. Слѣдуетъ не склонять курсъ восточнѣе NOtO, пока не убѣдитесь, что прошли рифъ Четвертаго мыса, т. е. пока не увидите маякъ на SSO.

«Намѣреваетесь ли вы зайти на Анжерскій рейдъ или нѣтъ, во

всякомъ случаѣ курсъ вашъ ведетъ по рейду. Но зайдемте въ Анжеръ, а потомъ будемъ продолжать плаваніе.»

Анжеръ. «Лучшее якорное мѣсто на глубинѣ 13 саженъ, близко отъ берега, закрыто со всѣхъ сторонъ. Анжеръ въ двухъ миляхъ отъ Четвертаго мыса на NO. На рейдѣ, въ $2^1/_2$ миляхъ отъ Анжера на N есть небольшая высокая скала Капъ (Кар), издали похожая на судно подъ парусами, особенно ночью. Отъ Анжера же на NW въ 5 миляхъ небольшой высокій островъ Твартъ, покрытый, деревьями.

«Идя отъ юга съ моря, трудно увидать Анжеръ: низенькіе домики его, большею частію одно-этажные, тонуть въ роскошной экваторіальной зелени, со всѣхъ сторонъ закрыты самыми разнообразными деревьями, изъ которыхъ самыя низкія, бананы, выше крышъ домовъ города. Самый городокъ довольно обширенъ, выстроенъ правильно, улицы широкія и пересѣкаются вездѣ подъ прямымъ угломъ; лучшіе дома на набережной заняты европейцами, преимущественно голландцами; здѣсь есть очень хорошая чистенькая гостинница; дома туземцевъ большею частію очень порядочные, окружены верандами; вдали на краяхъ города живутъ бѣднѣйшіе изъ туземцевъ; ихъ жилища нельзя назвать даже хижинами, это просто шалашъ, сдѣланный изъ нѣсколькихъ бамбуковъ и покрытый циновками, дождь пробьетъ его насквозь, но за то солнце тотчасъ же и высушитъ. У всѣхъ жителей много живности; почти у каждаго есть садикъ, т. е. нѣсколько кокосовыхъ и банановыхъ деревьевъ, чего за-глаза достаточно для умѣренныхъ явайцевъ. Говорятъ, что жители Явы очень миролюбивы, тихи, покорны; не пиратствуютъ, ведутъ очень скромную и умѣренную жизнь, довольствуются малымъ. Прямо за городомъ начинается подошва довольно высокой горы Анжерскаго пика; съ правой стороны городъ прилегаетъ къ кокосовой рощѣ, насаженной у самаго берега, отъ города до Четвертаго мыса; слѣва отъ города идетъ лѣсъ самыхъ разнообразныхъ деревьевъ, такъ что городокъ со всѣхъ сторонъ спрятанъ въ зелени.

«Въ городѣ протекаетъ небольшая мутная рѣчка, впадающая въ море; устье ея съ обѣихъ сторонъ обдѣлано плотинами, на которыхъ зажигаются входные огни. Вся рѣчка наполнена проами, такъ что шлюпкѣ трудно пробраться къ дрянной развалившейся

пристани. Вообще небрежность голландцевъ на каждомъ шагу бросается въ глаза; ничего не хотятъ они сдѣлать ни для безопасности мореплаванія, ни для удобствъ мореплавателей; они извлекаютъ весь сокъ изъ своихъ колоній и ничѣмъ не жертвуютъ для нихъ.

«На лѣвомъ берегу рѣчки фортъ, имѣющій весьма презентабельную наружость, но по положенію своему врядъ ли пригодный къ дѣлу. Въ фортъ не пускаютъ безъ особаго разрѣшенія. Солдаты, изъ туземцевъ, смотрятъ плохо, внѣ службы ходятъ голыми, въ форменныхъ фуражкахъ; на службѣ закутаны въ форменный голландскій мундиръ, сшитый изъ синей бумажной матеріи.

«На правомъ берегу рѣчки, у самой пристани огромное дерево, или вѣрнѣе сказать, группа сросшихся стволами деревьевъ, діаметръ всѣхъ этихъ стволовъ вмѣстѣ не менѣе 5 саженъ, а вѣтви ихъ осѣняютъ пространство такой величины, что въ тѣни ихъ могутъ скрыться нѣсколько сотъ человѣкъ. Надъ вершиною этого дерева подымается голландскій флагъ, что̀ служитъ единственнымъ знакомъ, по которому съ моря можно признать Анжеръ днемъ; ночью онъ узнается по огнямъ въ гавани. Это дерево есть единственная достопримѣчательность Анжера и поражаетъ изумленіемъ жителей сѣвера. Это Great-Eastern въ своемъ родѣ. Мнѣ очень жаль, что я позабылъ названіе дерева. Помню только, что оно даетъ безчисленное множество фруктовъ, въ родѣ вишенъ, и по ночамъ окружено стаями вампировъ—огромныхъ летучихъ мышей, однако совершенно безвредныхъ.

«Лишь только вы успѣете бросить якорь, какъ васъ со всѣхъ сторонъ окружатъ лодки туземцевъ, съ предложеніемъ фруктовъ, живности, попугаевъ, обезьянъ—все очень дешево, но за все спрашиваютъ вдвое, а кто посмышленѣе, то и впятеро,—потому можно посовѣтовать не торопиться дѣлать закупки, пока сами продавцы не научатъ васъ, какая настоящая цѣна ихъ товару.

«Здѣсь можно получить въ изобиліи куръ, утокъ, бананы, ананасы, кокосы, огурцы, дрова, прѣсную воду. Послѣднія два предмета составляютъ монополію гавенмейстера и потому довольно дороги, особенно вода; дрова, сравнительно съ цѣною ихъ въ другихъ портахъ, дешевы, но вѣроятно были бы вдвое дешевле, еслибъ ихъ продавалъ не гавенмейстеръ. Дрова и

воду вамъ доставятъ, но выгружать вы должны своими людьми. Мясо буйволовое и барановъ получить можно, но и то и другое очень плохое.

«Кокосы всѣхъ степеней зрѣлости, смотря кому что надо— воду-ли или самый орѣхъ; они могутъ сохраняться недѣли три. Идя въ море, бананы совѣтуютъ брать зеленые, дня черезъ три нѣкоторые начнутъ поспѣвать; послѣдніе будутъ готовы дней чрезъ десять, и если они подвѣшены на верху, то очень немногіе фрукты испортятся. Когда я былъ въ Анжерѣ, ананасы были совершенно зеленые (іюнь); туземцы увѣряли, что они поспѣютъ у насъ, однако всѣ сгнили, ни одинъ не дозрѣлъ. Огурцы огромные, сочные, прекраснаго вкуса, но ихъ нельзя достать такъ много, какъ фруктовъ и сравнительно дороги. Живность дешева, но тощая.

«Воздухъ напоенъ ароматомъ, климатъ превосходный, днемъ жаръ сносный, вечеръ упоителенъ, но на островѣ водятся змѣи, въ рѣкахъ живутъ алигаторы и крокодилы. Говорятъ, что въ небольшой Анжерской рѣчкѣ ихъ водится множество и по вечерамъ ихъ можно видѣть; я ходилъ на берегъ вечеромъ, но не видалъ. Экваторіальный вечеръ блаженство, природа не засыпаетъ, какъ въ нашъ лѣтній вечеръ, все живетъ и живитъ усталаго человѣка; сумерки быстро оканчиваются, наступаетъ темная ночь, звѣзды горятъ ярко, какъ мы никогда не видимъ; миріады свѣтящихся жуковъ летаютъ въ воздухѣ, какъ будто кругомъ сыплются брилліанты.

«Кто долго пробылъ въ морѣ, поштормовалъ въ Индѣйскомъ океанѣ, зайдите на денекъ отдохнуть въ эту тихую пристань, погуляйте здѣсь подъ пальмами и надышетесь вдоволь вечернимъ воздухомъ.»

Отъ Анжера до выхода изъ Зондскаго пролива. «Если вы не хотите зайти въ Анжеръ, то правьте на Тваръ, пока не пройдете параллель маяка на четвертомъ мысѣ; потомъ—берете курсъ на NO$^1/_2$O, на самый дальній мысъ острова Явы, Николасъ (Nicolas).

«Этотъ курсъ поведетъ васъ по срединѣ между Анжеромъ и островомъ Тваръ, около $2^1/_2$ миль отъ каждаго изъ нихъ. Впереди съ правой стороны увидите небольшую скалу Капъ, какъ

мы говорили выше, очень похожую на корабль подъ парусами, далѣе съ правой же стороны увидите прибрежный островъ Меракъ (Merak), сливающійся съ берегомъ, который будетъ казаться выдающимся мысомъ Явы. Еще далѣе за Меракомъ увидите NW мысъ Явы, Николасъ, на которой вы держите. Съ лѣвой стороны, впереди Тварта—и правѣе его, увидите небольшой высокій островокъ Буттонъ (Button); очень близко отъ курса и гораздо лѣвѣе сзади Тварта будете видѣть Суматрскій берегъ, окруженный множествомъ острововъ, которые отсюда будутъ сливаться съ берегомъ.

«Пройдя этимъ курсомъ траверсъ пика на Твартѣ, нужно уклонить курсъ къ сѣверу, именно править на Буттонъ, чтобъ избѣжать банки Броуерсъ (Brouwers), выдающейся къ SSW отъ Мерака. Курсъ вашъ будетъ около NNO. Пройдя къ траверсу Мерака, слѣдуетъ лечь параллельно берегу Явы на NOtN$^1/_2$O или на NO, такъ чтобъ проходить Буттонъ въ разстояніи около одной мили или полутора миль. Около Буттонъ есть рифъ, но онъ нигдѣ не простирается далѣе $1^1/_2$ кабельтовыхъ отъ острова.

«Пройдя параллель Буттона, берется курсъ NNO или NtO$^1/_2$O, который поведетъ правѣе острововъ Двухъ Братьевъ (Two Brothers) и банокъ Дельфинъ (Delphin), Линнъ (Lynn), Броуеръ (Brouwers).»

---

g) *Въ проливъ Банка* (*).

Яванское море. На параллели мыса Николасъ кончается Зондскій проливъ, начинается Яванское море. При южномъ муссонѣ здѣсь будете имѣть тихіе попутные вѣтра, перемѣнные отъ SW до SO, при гладкомъ морѣ и небольшомъ попутномъ же теченіи. Длина Яванскаго моря по миридіану около 180 миль. Подъ парусами его навѣрное пройдете въ три дня; подъ парами менѣе одного. Какимъ бы проливомъ вы ни намѣревались входить въ Китайское море, курсъ вашъ Яванскимъ моремъ сначала одинъ и тотъ же; онъ измѣняется только въ сѣверной части моря, о чемъ будетъ

(*) Англійскія карты: Явскаго моря № 2640, Банкскаго пролива № 2597 и 2149.

упомянуто въ своемъ мѣстѣ. Плаваніе Яванскимъ моремъ довольно безопасное. При постоянно здѣсь ясномъ горизонтѣ, вы всегда можете опредѣлиться по островамъ и легко избѣжать отмелей, не смотря на то, что положеніе ихъ опредѣлено сомнительно. Самая трудная часть плаванія въ южной части моря, т. е. отъ Зондскаго пролива до Двухъ Братьевъ. Глубина здѣсь довольно ровная—отъ 20 до 15 саженъ и не можетъ указать вамъ приближенія къ банкамъ, потому здѣсь надо особенно внимательно слѣдить за курсомъ и счисленіемъ.

«Кромѣ того до самыхъ банокъ вы можете повѣрять свое счисленіе по пеленгамъ горъ Раджа-Басса на Суматрѣ, Баттуръ (Battur) и Жеде (Gedee) на Явѣ. Вышина послѣднихъ двухъ около 1700 футъ. Всѣ три видны на разстояніи большемъ 30 миль.

«Мы уже упомянули о всѣхъ банкахъ, которыя будутъ у васъ съ лѣвой стороны. Съ правой стороны довольно далеко отъ курса, въ разстояніи 20 миль, лежитъ архипелагъ Тысячи острововъ (Thousand), изъ которыхъ могутъ быть видимы, и то не навѣрное, два острова—Западный (West), и Сѣверный (Northi); оба довольно высокіе, длиною около $^1/_2$ мили; отъ прямаго курса они лежатъ въ разстояніи около 12 миль. Немного сѣвернѣе параллели западнаго острова, миляхъ въ пяти или шести отъ него и, слѣдовательно, въ такомъ же разстояніи отъ курса, лежитъ единственная съ правой стороны мель Язонъ (Jason bank), положеніе которой опредѣлено сомнительно, также какъ и почти всѣхъ мелей Яванскаго моря. Голландцы, владѣющіе здѣшними морями, не даютъ себѣ труда производить описи, даже не трудятся повѣрить положеніе мелей, случайно открытыхъ судами коснувшимися ихъ. Проходя банку Язонъ въ правой сторонѣ отъ курса, вы будете имѣть въ лѣвой сторонѣ почти въ такомъ же разстояніи и банки Дельфинъ и Линнъ, потому здѣсь слѣдуетъ безпрестанно бросать лотъ. Если глубина и не укажетъ вамъ приближеніе къ банкѣ, то все же она можетъ уменьшиться ранѣе, чѣмъ вы станете на мель. Если же вы видите острова Братьевъ, Западный, Сѣверный и можетъ быть еще Нордъ-Уачеръ (North Watcher), то вы хорошо опредѣлитесь по пеленгамъ и навѣрно избѣгнете всѣ банки.

«Если вы убѣждены, что банка Язонъ пройдена, то для обезпеченія себя отъ всѣхъ банокъ, лежащихъ съ лѣвой стороны курса, хорошо склонить курсъ на два румба къ О, такъ чтобъ пройти ближе къ Нордъ-Уачеру. Этотъ небольшой круглый островокъ покрытъ деревьями, довольно высокъ, окруженъ рифомъ, идущимъ не болѣе двухъ кабельтовыхъ отъ острова, потому къ нему можно подходить близко. Онъ видѣнъ въ разстояніи 20 миль; съ такого же разстоянія открываются и острова Двухъ Братьевъ, потому здѣсь будете имѣть хорошее опредѣленіе пеленгами.

«Пройдя траверсъ Нордъ-Уачера, или еще точнѣе, когда онъ будетъ видѣнъ на SO, то всѣ банки съ лѣвой стороны пройдены тогда курсъ NtO ведетъ васъ чисто къ проливамъ. Потерявши изъ виду Нордъ-Уачеръ и Двухъ Братьевъ, вы не будете видѣть береговъ. Суматрскій берегъ очень низменъ, покрытъ лѣсомъ, доходящимъ до самаго взморья; отъ него далеко въ морѣ идетъ отмель, въ иныхъ мѣстахъ миль на 10. Можетъ быть, увидите берегъ около мыса Скопонгъ, который нѣсколько возвышенъ».

«Отъ Двухъ Братьевъ глубина съ 15 саженъ уменьшается до 12 и даже до 10; но если глубина будетъ менѣе, значитъ вы приближаетесь къ Суматрскому берегу; тогда, по моему мнѣнію, слѣдуетъ уклонить курсъ вправо.

«На этомъ пути, въ широтѣ 30° 45′ S, лежатъ двѣ неопасныя банки Арендъ (Arend) и Бореасъ (Boreas), на которыхъ не найдено глубины менѣе $4^1/_2$ саженъ; но какъ я не очень довѣряю здѣшнимъ промѣрамъ, то совѣтовалъ бы проходить ихъ съ восточной стороны, хотя можно проходить и между банками и по западную сторону банки Арендъ. Проходя между банками, надо быть точно увѣреннымъ въ своей долготѣ, чтобъ не попасть на одну изъ нихъ; ближайшій же путь въ проливъ Банка — по западную сторону банки Арендъ; но тутъ, стараясь избѣжать банки, можно подойти слишкомъ близко къ отмели, идущей отъ суматрскаго берега; потому мы бы совѣтовали идти по восточную сторону обѣихъ банокъ, какимъ бы проливомъ ни намѣревались входить въ Китайское море. Этотъ путь ближайшій для судовъ, идущихъ Гаспарскимъ проливомъ. Пройдя параллель этихъ банокъ, пути расходятся: суда, идущія въ Гаспар-

скій проливъ, продолжаютъ тотъ же курсъ NtO, а суда идущія въ проливъ Банка, идутъ на NWtN или на NNW.»

Какимъ проливомъ входить въ Китайское море? «Одинъ изъ нашихъ заслуженныхъ офицеровъ совѣтовалъ мнѣ входить Гаспарскимъ проливомъ, именно Маклефильдскимъ проходомъ, представляя въ выгоду этого пути, что по выходѣ изъ пролива можно идти Китайскимъ моремъ подъ парусами и не нужно на ночь становиться на якорь.

«Изучивъ внимательно карту, я пришелъ къ убѣжденію, что: 1) въ Гаспарскомъ проливѣ гораздо больше скрытыхъ опасностей, между которыми труднѣе съ точностію опредѣлить свое мѣсто, чѣмъ Банковскимъ, хотя фарватеръ въ послѣднемъ гораздо уже и самый проливъ длиннѣе; въ немъ много острововъ и банокъ, однако они хорошо могутъ быть опредѣлены съ судна по виду окрестныхъ береговъ; въ Гаспарскомъ—островомъ менѣе, но банокъ больше и труднѣе опредѣлить положеніе ихъ съ судна. 2) По выходѣ изъ Гаспарскаго пролива въ Китайское море, плаваніе, мнѣ казалось, мало обезпеченнымъ, такъ какъ эта часть моря почти до самаго экватора усѣяна мелями; между тѣмъ мнѣ казалось возможнымъ и даже гораздо легчайшимъ плаваніе подъ парусами какъ въ самомъ проливѣ Банка, такъ и подавно по выходѣ изъ него. 3) Мнѣ казалось скорѣе необходимымъ становиться на якорь ночью, идя отъ Гаспарскаго пролива къ экватору, т. е. на пространствѣ около $2^1/_2^\circ$, чѣмъ идя изъ пролива Банка. 4) Путь Банкскимъ проливомъ до Сингапура мнѣ казался короче. 5) Единственная выгода Гаспарскаго пролива, по моему мнѣнію, та, что изъ него удобно входить въ Сингапуръ, Сингапурскимъ проливомъ, что много удлинило бы путь, идя изъ Банкскаго пролива; тутъ по необходимости надо идти проливомъ Рio (Rhio), очень узкимъ, усѣяннымъ островами и мелями,—но мнѣ не случилось слышать отъ моряковъ жалобы на этотъ проливъ.

«Въ этихъ соображеніяхъ убѣдило меня изученіе картъ и лоціи Горсбурга, лучшаго пособія для плаванія въ здѣшнихъ моряхъ. Но не удовлетворившись этимъ, я обратился къ средству, которое совѣтую въ началѣ предлагаемой статьи, т. е. къ раз-

спросамъ капитановъ коммерческихъ судовъ, бывавшихъ въ обоихъ проливахъ.

«Всѣ безъ исключенія капитаны отдаютъ предпочтеніе Банкскому проливу; большинство изъ нихъ говоритъ, что проходили Маклефильдскимъ проливомъ одинъ разъ и что въ другой ихъ туда не заманишь; нѣкоторые говорятъ, что нѣсколько разъ ходили Гаспарскимъ проливомъ, каждый разъ, когда вѣтеръ не допускалъ ихъ войти въ Банкскій проливъ; но что всегда шли проливомъ Банка, если выборъ зависѣлъ отъ нихъ. Ни одинъ не отдалъ предпочтеніе Маклефильдскому каналу передъ Банкскимъ. И такъ мы избрали путь проливомъ Банка и не раскаяваемся въ этомъ, потому о Гаспарскомъ проливѣ, какъ мнѣ неизвѣстномъ, я больше не буду говорить.»

Приближеніе къ проливу Банка. «Пройдя по счисленію, а еще лучше по обсерваціямъ, параллель банки Бореасъ, по восточную сторону ея, курсъ NNW ведетъ правѣе острова Люсипара (Lusipara), лежащаго при входѣ въ проливъ; курсъ NWtN ведетъ прямо на островъ. Мы совѣтуемъ брать первый изъ этихъ курсовъ, для обезпеченія себя отъ банки Бореасъ и банки Врекъ (Wreek), лежащей въ 14 миляхъ на S отъ острова и неточно опредѣленной.

«Люсипаръ открывается съ палубы за 16 миль; увидя островъ, можно взять курсъ на него, но не переходите меридіанъ его, пока не будете отъ него въ разстояніи, меньшемъ 10 миль. Для опредѣленія своего мѣста, скоро увидите возвышенности на островѣ Банка, которыя будутъ открываться въ видѣ высокихъ отдѣльныхъ острововъ. Самая правая изъ нихъ есть мысъ Али-Лама (Aly-Lama), потомъ гора Павангъ (Pavang) и мысъ Тоби (Tobie); потомъ еще двѣ горы рядомъ на меридіанѣ Люсипара; еще лѣвѣе высокая гора Гюмокъ (Hummock). На суматрскомъ берегу откроется Люсипарскій мысъ (Lucipara Point).

«Отъ острова Люсипара къ югу идетъ рифъ мили на двѣ, потому съ этой стороны не должно подходить къ острову ближе трехъ миль; тогда брать курсъ на Люсипарскій мысъ острова Суматры. Тутъ вы пойдете по глубинѣ отъ 6 до 4½ саженъ; при этомъ надо помнить, что съ западной стороны Люсипара рифъ идетъ около мили отъ острова.

«Здѣсь берегъ Суматры низменный, густо покрытъ лѣсомъ; отъ него идетъ отмель мили на двѣ къ востоку.

«Идя на Люсипарскій мысъ, скоро увидите слѣдующій къ сѣверу мысъ на Суматрѣ, называемый Первый мысъ; далѣе въ правой сторонѣ отъ этого мыса, за проливомъ, на островѣ Банка, довольно далеко отъ берега, высокая гряда горъ Пармасангъ Parmassang). Створъ Перваго мыса со второю, съ лѣвой стороны, вершиною этой гряды ведетъ чисто отъ банокъ, лежащихъ по правую сторону входа въ проливъ. По моему мнѣнію, для обезпеченія себя отъ этихъ банокъ, слѣдуетъ приводить на створъ Первый мысъ съ третьею или даже съ четвертою съ лѣвой сторонѣ вершиною гряды горъ Пармасангъ, приближаясь къ Люсипарскому мысу по лоту, до тѣхъ поръ, пока глубина будетъ не менѣе 4 саженъ. По этой глубинѣ, т. е. перейдя за назначенный на картѣ створъ, слѣдуетъ править на Первый мысъ, безпрестанно бросая лотъ и не допуская глубину менѣе 4 саженъ; меньшая глубина покажетъ, что вы слишкомъ близко къ Суматрской отмели, и тогда слѣдуетъ уклонить немного курсъ вправо.

Входъ въ проливъ Банка. «Правя по створу Перваго мыса съ третьею или четвертою вершиною гряды Пармасангъ, курсъ будетъ NtW$^{1}/_{4}$W, которымъ проходите чисто всѣ банки съ правой стороны. Банки эти начнутся, когда островъ Люсипаръ будетъ видѣнъ на SOtO, а кончатся,—когда тотъ же мысъ будетъ на SOtS$^{1}/_{2}$O. Здѣсь можно каждую минуту опредѣлять свое мѣсто по острову Люсипару—Люсипарскому и Первому мысамъ, и по лоту видѣть не слишкомъ ли вы близко къ Суматрской отмели. Здѣсь самое узкое и опасное мѣсто Банкскаго пролива, а потому нужно быть чрезвычайно осторожнымъ, лотъ бросать безпрестанно, идти самымъ тихимъ ходомъ, непремѣнно подъ парами. По нашему мнѣнію, подходя на видъ Люсипара, слѣдуетъ развести пары, хотя бы вѣтеръ былъ совершенно попутный. Если здѣсь застанетъ васъ пасмурность, найдетъ дождевой шквалъ, или наступятъ сумерки, такъ что берега и гряда горъ Пармасангъ не ясно будутъ видны, то немедленно бросайте якорь и не пускайтесь на удачу.

«Къ стыду голландцевъ надо замѣтить, что въ этомъ опасномъ мѣстѣ нѣтъ ни одного бакана, ни одной вѣхи, а между тѣмъ въ

здѣшнемъ спокойномъ морѣ такъ легко, съ такими ничтожными издержками можно бы содержать лоцманскіе знаки и совершенно обезпечить мореплаваніе, тогда какъ теперь надо плавать ощупью.

«Во всемъ Банкскомъ проливѣ я видѣлъ только одинъ знакъ на рифѣ Карангъ-Брумъ и другой при выходѣ изъ залива на рифѣ Фридерикъ Генрихъ (Friederik Heinrik). Ужъ если выбирать изъ двухъ золъ меньшее, то мнѣ кажется лучше бы снять оба эти знака и поставить ихъ при южномъ входѣ въ проливъ, на Люсипарскихъ банкахъ. А какъ легко было бы обставить знаками всѣ опасности Банкскаго пролива!

«Когда островъ Люсипаръ будетъ на SOtS$^1/_2$O, то мели съ правой стороны пройдены и не нужно болѣе приближаться къ Первому мысу; отсюда курсъ N, такъ чтобъ гора Гаммокъ была чуть-чуть лѣвѣе носа, а глубина отъ 4 до 7 саженъ и ни въ какомъ случаѣ не болѣе 8-ми, потому что бо́льшая глубина можетъ привести васъ на опасную круглую банку Мерапи (Merapie). Придя на параллель Перваго мыса съ лѣвой стороны, откроется на Суматрѣ Фальшивый Первый мысъ (False-First) и на островѣ Банка мысъ Лалари (Lalarie or Pangang). Тогда банка Мерапи пройдена. Курсъ слѣдуетъ взять на послѣдній изъ названныхъ мысовъ т. е. на NWtN, пока не придете на параллель Фальшиваго мыса; тогда для предосторожности отъ 3-саженной банки Немезисъ (Nemsis) слѣдуетъ уклонить курсъ румба на два къ W и даже до WNW, наблюдая только, чтобъ не попасть на Суматрскую отмель, что̀ можно предупредить лотомъ, наблюдая, чтобъ глубина не была менѣе 7 саженъ; глубина 11 до 15 саженъ ведетъ чисто отъ отмели и отъ банки Немезисъ. На WNW слѣдуетъ идти до тѣхъ поръ, пока не дойдете до меридіана мысовъ Лалари и Фальшиваго Перваго.»

Банкскій проливъ. «Отсюда плаваніе Банкскимъ проливомъ совершенно безопасное: имѣя попутный вѣтеръ, почти постоянный при южномъ муссонѣ, можно прекратить пары и идти вверхъ по проливу подъ парусами даже ночью, не забывая лота.

«Отъ меридіана Лалари курсъ идетъ на NW, на Второй мысъ, по глубинѣ отъ 16 до 20 саженъ; всѣ опасности съ правой стороны состоятъ изъ двухъ банокъ и рифа Тимбага (Timbaga), лежащихъ близъ берега Банка,—всѣ три далеко отъ курса. Съ лѣвой

стороны суматерскій берегъ между мысами Фальшивымъ, Первымъ и Вторымъ вдается глубокой бухтой, берегъ которой низменъ, лѣсистъ и съ отмелью, идущей мили на двѣ и даже болѣе, но отмель эта лежитъ далеко отъ курса.

«Второй мысъ высокъ и лѣсистъ, ясно отличается и даже ночью, болѣе чѣмъ за 5 миль хорошо видѣнъ; отъ него идетъ отмель мили на $1^1/_2$. У самой отмели глубина 8 саженъ. Подойдя къ мысу мили на три, слѣдуетъ взять курсъ N на островъ большой Нангка (Nangka). При этомъ курсѣ съ правой стороны берегъ Банка и близъ его лежащіе два островка, будутъ довольно далеко; съ лѣвой стороны берегъ опять вдается бухтой, имѣетъ тотъ же видъ какъ и предъидущій, но бухта не такъ далеко вдается въ берегъ, а отмель гораздо дальше выдается въ проливъ, въ иныхъ мѣстахъ болѣе 5 миль отъ берега. Бухта оканчивается высокимъ Третьимъ мысомъ, отъ котораго идетъ во всѣ стороны отмель, менѣе нежели на милю. Этотъ берегъ и отмель совсѣмъ необслѣдованы, потому къ нимъ нельзя приближаться. Это причина, почему берутъ курсъ на Нангка. Надо помнить, что отъ Фальшиваго Перваго мыса теченіе идетъ къ N, т. е. попутное, и доходитъ иногда до 2 узловъ, потому на счисленіе нельзя полагаться, вы будете всегда впереди своего счисленія, оттого ночью можно идти вверхъ по проливу только въ томъ случаѣ, когда ясно и можно разсмотрѣть берега по крайней мѣрѣ миль за пять.

«Пройдя мили за четыре или за три къ острову Нангка курсъ $NW^1/_2W$ ведетъ далеко отъ Третьяго мыса; сѣверное теченіе еще болѣе отдалитъ онъ него, а потому днемъ можно брать курсъ западнѣе, выше названнаго, наблюдая, чтобъ Третій мысъ былъ въ лѣвой сторонѣ, чтобъ не подходить къ нему ближе $1^1/_2$ миль и чтобъ не проходить группу острововъ Нангка ближе трехъ или хотя двухъ миль, потому что отъ средняго Нангка къ югу, а отъ Малаго къ W идутъ рифы мили на $1^1/_2$, быть можетъ и на двѣ.

«По проходѣ меридіана Третьяго мыса, миляхъ въ двухъ или въ трехъ, курсъ WtN ведетъ правѣе Четвертаго мыса. Между этими двумя мысами берегъ и отмель вовсе не обслѣдованы, но кажется, отмель нейдетъ далеко отъ берега; низменный лѣсистый берегъ вдается немного бухтой; курсъ же ведетъ по глубинѣ 12,

11 и 10 саженъ. Съ правой стороны, миляхъ въ 5-ти отъ Банкскаго берега, лежитъ обширный рифъ Карангъ-Брумъ (Karang-Brom) со многими отрытыми камнями. На западномъ концѣ рифа есть знакъ очень хорошо видимый мили за четыре. Этотъ рифъ хорошо обозначается пеленгомъ хребта горъ Монопинъ (Monopin) на SW оконечности острова Банка. Когда самый высокій пикъ этого хребта будетъ на NWtN, то рифъ пройденъ.»

Выходъ изъ пролива Банка. «По моему мнѣнію, ночью не слѣдуетъ идти далѣе по проливу; пройдя этотъ рифъ, а кто осторожнѣе, то еще лучше не доходя до него, слѣдуетъ на якорѣ дожидать разсвѣта и на всякій случай развести пары. Тутъ съ обѣихъ сторонъ множество мелей. Къ N отъ Четвертаго мыса отмель идетъ не болѣе мили, но къ NW она идетъ миль на шесть, и у самой окраины ея глубина 12 саженъ; рядомъ съ этой глубиной стояли на мели два судна: «Гималайя» (Himalaya) и «Ассистансъ» (Assistance), послѣднее на глубинѣ $^1/_2$ сажени.

Съ правой стороны курса первая опасность послѣ Карангъ-Брумъ есть банка Амелія (Amelie), почти на меридіанѣ Четвертаго мыса, въ 7 миляхъ отъ него. Отъ этой банки къ NWtW болѣе чѣмъ на 10 миль, тянется рядъ банокъ Минтокъ (Mintok). Всѣ эти банки плохо изслѣдованы; между ними мѣстами есть хорошая глубина отъ 3 до 7 саженъ, а въ иныхъ мѣстахъ менѣе 3-хъ саженъ; тутъ многія суда стояли на мели. Потому ночью, по моему, неблагоразумно идти далѣе; днемъ же можно безпрестанно опредѣляться по Четвертому мысу, по горамъ на островѣ Банка-Монопинъ, Бело (Beloe), Паньянгъ (Paniang), по южному мысу острова Банка-Каліанъ (Kalian). Такимъ образомъ, днемъ, при вниманіи къ лоту, можно избѣжать этихъ опасностей.

«Продолжайте курсъ WtN, пока не придете на меридіанъ Четвертаго мыса въ разстояніи отъ него миль двухъ или трехъ; тогда рифъ Карангъ-Брумъ и банка Амелія пройдены и слѣдуетъ взять курсъ NW, который ведетъ посединѣ между отмелями, идущими отъ Четвертаго мыса, и банками Минтокъ. Когда пройдете меридіанъ самой высокой вершины въ грядѣ горъ Мотопинъ, тогда банки на отмели отъ Четвертаго мыса суматрскаго берега будутъ тоже пройдены, потому можно совѣтовать отъ меридіана Четвертаго мыса до меридіана горы Монопинъ держать румбомъ сѣвер-

нѣе назначеннаго курса, т. е. на NWtN, а пройдя меридіанъ этой горы, взять румбомъ западнѣе, т. е. на NWtW.

«Въ это время съ лѣвой стороны будутъ открываться, въ видѣ острововъ, разные мысы острова Суматры, но какъ всѣ они будутъ далеко отъ прямаго курса, то о нихъ нечего и говорить. Здѣсь, при перемѣнѣ прилива, вы безпрестанно будете пересѣкать полосы сулоя, которыя по виду можно принять за прибрежный бурунъ, но какъ глубина уменьшается правильно, отъ 17 до 11 саженъ, то можно смѣло идти впередъ, бросая лотъ. Идя на NWtW, съ правой стороны изъ-за мыса Каліанъ откроете сперва мысъ Берсіапъ (Bersiap), потомъ Ойгаръ (Oehar). Створъ послѣднихъ двухъ означаетъ, что всѣ банки съ правой стороны пройдены, изъ которыхъ самая западная Хаджи (Hadgi Karagn). Тогда для избѣжанія приближенія къ отмелямъ Суматры слѣдуетъ брать курсъ NWtN,—будете имѣть глубины отъ 15 до 10 и 9 саженъ. Глубины менѣе 5 саженъ ведутъ очень близко къ отмели. Подходя къ параллели сѣверныхъ вершинъ хребта Монопинъ, т. е. къ параллели 2° S, глубина бо́льшая 10 саженъ можетъ привести васъ на банку Фридрихъ-Генрихъ, на которой поставленъ знакъ—баканъ съ крестомъ на длинномъ шестѣ, видимый мили за три. По моему мнѣнію, эту банку лучше проходить съ западной стороны, но можно и съ восточной, не очень приближаясь къ берегу Банка, окруженному здѣсь мелями.»

---

h) *Въ проливъ Рio* (*).

Между проливами Банка и Рio. «Пройдя параллель знака на мели Фридрихъ-Генрихъ, вы въ Китайскомъ морѣ; пролежите немного тѣмъ же курсомъ на NWtN, потомъ берите курсъ на NtO, ведущій немного правѣе острова Тайя (Таua). Прекращайте пары, если вы скупы на уголь; тихій попутный вѣтеръ,

(*) Англійскія карты: Банкскаго пролива № 2149. Суматры № 1789 и Сингапурскаго пролива № 13367. (Замѣч. К. Л. Ратькова).

тихое море и небольшое попутное теченіе понемногу понесутъ васъ къ сѣверу. Миль сорокъ вы пойдете по глубинѣ 7, 8 и 9 саженъ, все время видя съ правой стороны берегъ острова Банка; съ лѣвой же стороны, хотя суматрскій берегъ будетъ отъ васъ въ такомъ же разстояніи какъ и Банкскій,—но какъ онъ весь низменный, то врядъ-ли вы его увидите и развѣ, отойдя миль на 20, увидите высокую гору на сѣверной части Суматры. Потомъ глубина пойдетъ 10, 11 и 12 саженъ и съ правой стороны увидите группу Семи острововъ (Seven isl'.). Отъ самаго западнаго острова курсъ вашъ ведетъ въ разстояніи 10 миль, потому, подходя по счисленію къ группѣ ночью, или увидѣвъ днемъ одинъ изъ острововъ, совѣтуется взять курсъ на N или еще лучше на NtW, чтобъ избѣжать рифа, лежащаго къ NW отъ острововъ.

«Послѣдній курсъ проведетъ въ 5 или 7 миляхъ къ О отъ острова Тайя; разстояніе отъ Семи острововъ до Тайя около 25 миль; на пути глубины будутъ отъ 10 до 16 саженъ.

«За параллелью Тайя плаваніе становится труднѣе; тутъ опять нѣсколько мелей, плохо опредѣленныхъ; я буду говорить только о тѣхъ, которыя близко къ прямому пути. Для избѣжанія ихъ лучше подойти ближе къ Тайя, проходя его миляхъ въ двухъ или трехъ къ востоку отъ параллели острова; идя на N миль 10, по глубинѣ 15 и 16 саженъ, вы пройдете съ правой стороны банку Касторъ (Castor), лежащую примѣрно на NO въ 10 миляхъ отъ острова Тайя. Въ томъ же направленіи и въ разстояніи 15 миль отъ Тайя есть другая банка Коуманъ (Cowman), которой положеніе тоже не опредѣлено достовѣрно. Третья банка, которой положеніе хорошо опредѣлено капитаномъ Россомъ—Ильчестеръ (Ilchester-banck), лежитъ на N$^1/_2$O отъ Тайя, въ разстояніи 17 миль. Эта банка простирается по меридіану на 2$^1/_2$ мили, по параллели на 1$^1/_2$; на ней найдены глубины до 1 сажени. Для избѣжанія этихъ трехъ банокъ, слѣдуетъ, пройдя отъ Тайя на N 10 миль, взять курсъ NNO$^1/_2$O, наблюдая, чтобъ Тайя былъ постоянно западнѣе StW, а маленькій островъ, лежащій къ востоку отъ острова Линга, или восточный мысъ этого острова долженъ быть западнѣе N.

«Можно посовѣтовать, подходя къ Тайя, имѣть пары, если

*

вы не очень скупитесь на уголь; по крайней мѣрѣ это очень полезно, пока не пройдете параллель восточнаго мыса острова Линга, т. е. по моему, здѣсь полезно пройти подъ парами около 40 миль. Дальнѣйшее плаваніе до пролива Pio можно продолжать подъ парусами.

«Идя на NNO$^1/_2$O, вы увидите съ лѣвой стороны сперва восточный мысъ острова Линга, потомъ два острова, лежащіе близъ мыса, потомъ лѣвѣе ихъ будутъ открываться нѣсколько мысовъ на южномъ берегу острова. Если погода ясная, то гораздо лѣвѣе вы увидите двѣ горы, лежащія на SW части острова Линга, и еще лѣвѣе двѣ горы на островахъ Понебо (Ponoebo) и Синкепъ (Sinkep). При приближеніи тѣмъ же курсомъ ближе къ восточному мысу острова Линга вдали, лѣвѣе Восточнаго Домино, начнутъ открываться нѣсколько другихъ острововъ, изъ которыхъ ближайшій довольно высокій. Всѣ эти острова, сѣверный берегъ Линга и другіе острова къ сѣверу совсѣмъ не описаны: на картѣ берега ихъ даже не обозначены, потому къ нимъ не слѣдуетъ приближаться, да и не зачѣмъ.

«Къ востоку отъ острововъ лежатъ нѣсколько банокъ, случайно открытыхъ разными судами, вѣроятно желавшими идти кратчайшимъ путемъ къ проливу Pio: положеніе этихъ банокъ не повѣрено, а потому, по моему мнѣнію, слѣдуетъ держать отъ этихъ острововъ въ приличномъ разстояніи.

«Пройдя параллель Восточнаго Домино, уклонить курсъ на одинъ румбъ влѣво, т. е. идти на NtO до экватора. Отсюда ложиться на NW, параллельно островамъ и банкамъ, о которыхъ я говорилъ выше. Этотъ курсъ ведетъ отъ всѣхъ банокъ далѣе 10 миль, прямо ко входу въ проливъ Pio. Отъ экватора до входа въ проливъ разстояніе около 60 миль.

«Для узнанія приближенія къ проливу лучшимъ знакомъ служитъ коническая гора Родонгъ (Rodong) на островѣ того же имени, которая открывается съ лѣвой стороны миль за 25. Она выше всѣхъ окрестныхъ острововъ. Приближаясь къ ней, вы будете проходить миляхъ въ 10 и даже нѣсколько ближе острова Миссана (Missana) и Бинангъ (Binang), которые несписаны; къ нимъ не слѣдуетъ подходить ближе 4 миль. Пройдя параллель острова Родонгъ, почти по курсу, немного въ лѣвой сто-

ронѣ увидите на островѣ Галлатъ замѣтную Столовую гору (Tafelberg), т. е. съ плоской вершиной, которую все время надо держать немного лѣвѣе носа. Отсюда до входа въ проливъ немногимъ болѣе 20 миль. Глубины будутъ отъ 10 до 15 и даже до 20 саженъ. Съ правой стороны начнутъ открываться острова, лежащіе при входѣ въ проливъ. Первымъ открывается островъ Талангъ (Talang), потомъ немного лѣвѣе его два пика острова Сіолонъ (Siolon), представляющіеся сначала какъ бы отдѣльными островками, потомъ гора Зюйдель (Zuedel) на большомъ островѣ Бинтангъ (Bintang). Правѣе острова Темангъ откроется низменный довольно большой островъ Джинъ (Gin) и еще правѣе Садль (Saddle), хорошо видный маленькій высокій островокъ; всѣ покрыты лѣсомъ Потомъ обозначается весь берегъ острова Бинтангъ. Въ тоже время ясно обозначаются острова, лежащіе по лѣвую сторону пролива.

«Самое узкое мѣсто пролива—при входѣ въ него. Опасная сторона правая, потому все время надо править такъ, чтобъ Столовая гора на островѣ Галлатъ (Gallat) была бы немного лѣвѣе носа.»

Лоцмана въ проливъ Pio. «Не доходя до пролива миль 10, а можетъ и болѣе, со всѣхъ ближайшихъ острововъ направятся къ вамъ маленькія проа съ лоцманами. Эти крошечныя прелестныя шлюпки подъ огромными циновочными парусами и при усиленной греблѣ двухъ или трехъ голыхъ туземцевъ, подъ флагами всѣхъ націй (*), быстро несутся къ вамъ на встрѣчу. Приближаясь къ судну, одинъ изъ гребцовъ начинаетъ проворно одѣваться въ фантастическій костюмъ, иные очень щеголевато; остальные гребутъ изо всѣхъ силъ. Приставъ къ борту, лоцманъ быстро выскакиваетъ къ вамъ на палубу и представляетъ цѣлую пачку свидѣтельствъ командировъ судовъ, которыя онъ водилъ по проливу. Настоящихъ, т. е. отвѣтственныхъ лоцмановъ, здѣсь нѣтъ, но врядъ-ли какой командиръ рѣшится выдать свидѣтельство человѣку, незаслуживающему его; нѣкоторые пишутъ очень подробно. Совѣтуемъ перечитать нѣсколько такихъ свидѣтельствъ внимательно

(*) Флаги лоцмана выпрашиваютъ у командировъ судовъ, которыя они проводили. Мы сшили нарочно для нашего лоцмана русскій купеческій флагъ.

нѣе и замѣтить, всѣ-ли они выданы одному лицу, не сборъ-ли это свидѣтельствъ, выданныхъ разнымъ лоцманамъ, и второе— обратить вниманіе на мѣсто, за проводъ по которому они выданы. Потомъ надо условиться въ цѣнѣ. Лоцмана запрашиваютъ вдвое, но какъ они не очень дороги, особенно сравнительно съ англійскими, то я далъ бы ему то, что онъ спросилъ, еслибъ другой лоцманъ, пріѣхавшій нѣсколькими секундами позже, не началъ спускать цѣну, такъ что они начали торговаться между собою. За проводъ до Сингапура, разстояніе около 70 миль, я далъ 30 долларовъ, но говорятъ что за 20 всякій съ радостію провелъ бы. Лоцмана эти, хотя неотвѣтственные, хорошо знаютъ свое дѣло. По моему мнѣнію, никогда не слѣдуетъ совершенно ввѣряться даже и отвѣтственнымъ лоцманамъ и всегда строго слѣдить за ними по картѣ и лоту. Въ незнакомомъ мѣстѣ главная польза лоцмана та, что онъ назоветъ вамъ по имени каждый островокъ, каждый мысъ, знакъ, гору и проливъ. Мой лоцманъ зналъ въ совершенствѣ всѣ подробности проливовъ Ріо и Сингапурскаго. Говорятъ, что всѣ они также свѣдущи, потому я смѣло рекомендую здѣшнихъ лоцмановъ, но опять прибавлю, что собственная повѣрка необходима.

«По моему мнѣнію, проливъ слѣдуетъ проходить подъ парами, хотя парусныя суда въ немъ лавируютъ очень смѣло, что возможно, зная, что всѣ скрытыя опасности отлично обозначены баканами и разными знаками. Прямо видно, что здѣсь властвуютъ англичане: мореплавателю доставлено все возможное удобство и обезпеченіе.»

Проливъ Ріо. «Подойдя къ проливу, именно къ наружнымъ островамъ, лежащимъ при входѣ въ него съ правой стороны, (Джинъ, Талангъ, Сіолонъ), къ которымъ можно подходить очень близко, вы получите здѣсь лоцмана, который назоветъ всѣ острова, и тогда вамъ легко будетъ располагать курсомъ. Мы предлагаемъ здѣсь вѣрнѣйшій и по возможности кратчайшій путь для пароваго судна при проходѣ проливомъ.

«До сихъ поръ мы шли на NW, имѣя Столовую гору на островѣ Галлатъ все время съ лѣвой стороны. Съ параллели SW оконечности острова Сіолонъ правая сторона пролива опасна, потому, продолжая почти тотъ же курсъ, слѣдуетъ править на

маленькій островокъ Малый Гаррасъ (Little Garras). Лѣвѣе острова Сіолонъ увидите небольшой островокъ Алигаторъ (Aligator), отъ котораго къ сѣверу есть рифъ, со знакомъ на немъ. Лѣвѣе Алигатора откроется группа трехъ маленькихъ островковъ Топи (Topjes), отъ которыхъ къ западу и къ сѣверу идутъ тоже рифы съ знаками. Всѣ эти островки и рифы будутъ довольно далеко отъ вашего курса въ правой сторонѣ.

«Пройдя траверсъ самаго дальняго, т. е. сѣвернаго островка группы Топи, уклоняете курсъ немного къ сѣверу, такъ чтобъ лечь вдоль острова Большой Гаррасъ, около WNW. Около обоихъ Гаррасъ можно проходить очень близко. Впереди, прямо по курсу, будетъ NO мысъ острова Паллатъ съ небольшимъ селеніемъ Торонгъ. Съ правой стороны отъ носа ближайшій будетъ мысъ Семболангъ (Sembolang), на островѣ Гампангъ (Gampang), потомъ маленькій высокій круглый коническій островокъ Мобатъ (Mobat), еще правѣе довольно большой островъ Танкель; за нимъ берегъ острова Бинтанга и близъ его лежащіе острова.

«Пройдя этимъ курсомъ меридіанъ Панкеля, держите на NWtN, такъ чтобъ островокъ Мобатъ, ясно отличающійся своею яркою зеленью и конической формой, былъ немного лѣвѣе вашего курса. Тогда будете видѣть съ лѣвой стороны за мысомъ Семболангъ еще четыре восточные мыса острововъ Раджа, Инангъ и Сау (Radga Inang и Sauw), послѣдній будетъ казаться заграждающимъ проливъ. Съ правой стороны почти по курсу увидите вдалекѣ островъ Лобанъ (Loban), а правѣе его берегъ острова Бинтангъ и близъ него лежащіе острова,—всѣ очень далеко отъ курса, потому что на Бинтангѣ здѣсь вдается глубокая бухта, внутри которой расположенъ городокъ Pio (Rhio).

«Пройдя параллель сѣверной оконечности острова Панкель, уклоняете курсъ немного къ сѣверу, держа на островъ Лобанъ, т. е. NNW. Этимъ курсомъ вы проходите съ лѣвой стороны очень близко банку, лежащую къ N отъ Мобата, потомъ съ правой стороны рифъ Сори (Sorie), далѣе съ лѣвой банку Самоатъ (Samoat), объ далеко отъ курса. Пройдя послѣднюю банку, слѣдуетъ уклонить курсъ нѣсколько къ W, для избѣжанія прямо передъ носомъ лежащей банки Изабелла, идущей къ S отъ Лобана, миляхъ въ трехъ. Для узнанія, когда пройдена банка Самоатъ, вы имѣете съ

лѣвой стороны островокъ того же имени. Пройдя параллель сѣверной части его, банку оставляете назади. Тогда слѣдуетъ склонить курсъ немного къ W, держать на NW, такъ чтобъ островъ Лобань и близъ его лежащій маленькій островокъ Малый Лобанъ, были съ правой стороны курса. Послѣдній можно проходить близко, хотя нѣтъ особенной надобности приближаться къ нему.

«Пройдя параллель Лобана, т. е. выйдя на средину пролива, брать курсъ на банку Панъ (Pan), т. е. идти по срединѣ между видимыми берегами. Курсъ вашъ будетъ около N $^{3}/_{4}$ W.

«Банка Панъ обставлена знаками со всѣхъ четырехъ сторонъ, довольно обширна, вообще напоминаетъ Ревельстейнъ. Ее можно проходить съ обѣихъ сторонъ; по правую сторону банки проходъ шире и рекомендуется Горсбургомъ, хотя въ этомъ случаѣ съ правой стороны вашего курса будутъ два рифа— Внѣшній рифъ (Outer) и Крокодилъ (Crokodile), разстояніе этихъ рифовъ отъ банки 4 мили. Съ лѣвой стороны банки проходъ гораздо уже. Идя тутъ, съ лѣвой стороны курса будетъ рифъ Ріондо (Riondo), до котораго отъ банки менѣе двухъ миль; потому, идя по лѣвую сторону банки Панъ, надо проходить къ ней какъ можно ближе; пройдя банку, держать на N, пока не пройдете траверсъ NO мыса острова Баттанъ (Battan point). Здѣсь проливъ Ріо и всѣ опасности кончаются; вы въ Сингапурскомъ проливѣ. Я проходилъ по лѣвую сторону банки Панъ, для того, чтобъ сократить разстояніе, такъ какъ въ это время наступала ночь, а еслибъ я не успѣлъ выйти изъ пролива Ріо, то долженъ бы былъ простоять здѣсь ночь на якорѣ, и только на другой день идти въ Сингапуръ, тогда какъ войдя въ Сингапурскій проливъ, можно смѣло идти на рейдъ ночью.

«Всѣ скрытыя опасности пролива Ріо такъ хорошо обставлены баканами и другими прекрасными лоцманскими знаками, что плаваніе по немъ на паровомъ суднѣ можно считать пріятной прогулкой по прекраснымъ разнообразнымъ шхерамъ, съ роскошною экваторіальною растительностію. Парусныя суда смѣло лавируютъ въ немъ, дерзко подходя къ самымъ островамъ и рифамъ, твердо убѣжденные, что о всякой опасности предупредитъ знакъ. Надо отдать справедливость англичанамъ, что они все необходимое дѣлаютъ для мореплаванія. Это не то что голландцы,—за то всѣ

британскія колоніи процвѣтаютъ, напримѣръ Сингапуръ—огромный богатый городъ, ведущій значительную торговлю, а Анжеръ—маленькое селеніе, между тѣмъ положеніе послѣдняго чуть-ли не лучшее. Плаваніе проливомъ Ріо ночью невозможно; здѣсь необходимо нужно видѣть берега. Разъ бывши здѣсь, можно въ другой идти и безъ лоцмана, но они такъ дешево стоятъ и всегда могутъ быть полезны.»

Сингапурскій проливъ. «Отъ параллели Баттама курсъ NWtW миль пять, пока не подойдете къ меридіану высокой конической горы на мысѣ Жогоръ (Johore hille), отъ котораго къ SW идетъ длинная банка того же имени; для избѣжанія ея берите курсъ на W. Съ правой стороны скоро начнутъ открываться Сингапурскіе огни и надъ ними маякъ, т. е. огонь подымаемый на флагштокѣ, поставленномъ на высокой горѣ. Когда маякъ придетъ на NWtW$^1/_2$ W, держите на него и выбирайте себѣ якорное мѣсто, по глубинѣ, между множествомъ всегда здѣсь стоящихъ коммерческихъ судовъ.

«Для выхода съ Сингапурскаго рейда въ Китайское море лоцмана напрашиваются, хотя въ нихъ нѣтъ никакой надобности: проливъ широкъ, глубокъ и нигдѣ нѣтъ опасностей. Съ рейда вы должны уходить на тотъ же румбъ, на какой пришли т. е. около SOtO. Въ разстояніи 6 миль отъ города, курсъ O ведетъ васъ чисто отъ всѣхъ опасностей, т. е. съ лѣвой стороны отъ банки Жогоръ и съ правой отъ банки Панъ съ рифами, окружающими ее при входѣ въ проливъ Ріо. Придя на меридіанъ этого пролива, вы увидите лѣвѣе своего курса Горсбургскій маякъ на отдѣльной невысокой скалѣ Педро Бранка (Pedro Branca), именемъ которой часто называется и самый маякъ. Приведите немного къ сѣверу, такъ чтобъ маякъ перешелъ на правую сторону, и проходите отъ него не ближе $^1/_2$ мили и не далѣе 5 миль, потому что къ NW отъ маяка есть множество отмелей, выдающихся въ море отъ мыса Романія (Romania). Пройдя маякъ, вы въ Китайскомъ морѣ.»

По словамъ командира клипера «Наѣзникъ», проливъ Банка обставленъ довольно исправно баканами. Весьма опасный рифъ Фридерикъ при N входѣ, обозначенъ бакаломъ съ флагомъ.

---

21 февраля 1866 года клиперъ «Изумрудъ» сталъ на мель въ Банковскомъ проливѣ, въ узкомъ мѣстѣ съ иловой отмелью, отъ которой въ разстояніи $1^1/_2$ мили къ О нанесена на картѣ опасная коралловая банка Мегаріе. Клиперъ коснулся береговой отмели въ $1^1/_2$ миляхъ отъ берега, тогда какъ на картѣ показана глубина 6 саженъ, менѣе чѣмъ въ одной мили отъ берега. По опредѣленію же клипера, банка кончается въ $1^3/_4$ мили отъ берега, а разстояніе иловой банки до банки Мегаріе, вмѣсто $1^1/_2$ миль, какъ показано на картѣ, оказалось только $^3/_4$ мили.

---

i) *Въ Проливъ Баши.*

Корветъ «Варягъ», на пути изъ Гонъ-Конга въ Нагасаки, въ ноябрѣ 1865 г., шелъ проливомъ Баши. При чемъ сдѣлали слѣдующія замѣчанія: Между островами Байатъ и Батанъ теченіе сильное и измѣняется съ приливомъ и отливомъ. На срединѣ длиннаго и низменнаго острова Байатъ горѣлъ ночью огонь, сожигаемый жителями въ видѣ маяка.

Судамъ, желающимъ пройти черезъ проливъ Баши къ востоку должно держаться ближе къ берегу острова Формозы, гдѣ теченіе попутное къ О, а нѣсколько къ югу отъ острововъ Батоанъ теченіе относитъ къ S. За тѣмъ, пройдя эти острова, оказалось, что корветъ подымался теченіемъ къ сѣверу по 1-му узлу въ часъ, а между 24° и 26 широты почти по 2 узла въ часъ.

---

k) *Въ Каналъ Смита.*

Въ январѣ 1866 года, лодка «Соболь», по выходѣ изъ Магеллалова пролива въ Тихій океанъ, встрѣтила сильный вѣтеръ отъ N и потомъ отъ NW и теченіемъ стало прижимать ее къ группѣ острововъ Апостоловъ, почему спустились въ каналъ Смита, и продолжали плаваніе каналами, останавливаясь на ночь на якорь въ бухтахъ. (*) Плаваніе здѣсь, не смотря на неполноту картъ, пред-

(*) Объ этихъ бухтахъ говорится въ отдѣлѣ «Описаніе портовъ».

ставляетъ особенное затрудненіе только во время пасмурности, дождя и шквалов, а самое главное при поврежденіи машины, такъ какъ вѣтра все время стояли противные и на паруса расчитывать не приходилось.

I) *Въ Магелановомъ проливѣ.*

Въ 1862 году французскій винтовый корабль «Bayard», слѣдуя между мысомъ Тамаръ и близъ его лежащею группой изъ 5 острововъ, и пройдя глубину 11 саженъ, на томъ мѣстѣ, гдѣ на картѣ назначено 7 саженъ, коснулся о банку. Полагая, что это случайный камень, послали шлюпку съ лотомъ, которая далѣе нашла глубину менѣе 1 сажени. Отходя отъ банки заднимъ ходомъ, корабль ударился сильно кормой о камни близъ мыса лежащіе.

Провѣряя промѣръ бухты Плая-Парда въ каналѣ, ведущемъ во внутреннюю гавань, съ глубиною отъ 6 до 7 саженъ, въ самой узкой его части, они нашли подводный камень на $18^1/_2$ футахъ; плоская его вершина не болѣе 4 футъ, но его можно миновать, если идти въ гавань завозами. По словамъ французскаго адмирала на кораблѣ, при описи Магелланова пролива—на восточную его часть было обращено полное вниманіе; но что западная половина пролива описана весьма поверхностно.

Банка Тритонъ, подъ вліяніемъ полной силы приливовъ и отливовъ подвергается частымъ измѣненіямъ. Она мѣстами чрезвычайно приглуба и поэтому требуетъ особенной осторожности, тѣмъ болѣе, что она песчанная и не обозначается травой, которая растетъ только на камняхъ. Въ началѣ 1860-тыхъ годовъ, на линіи соединенія мысовъ Грегори и Баранка вновь открыта банка и потому слѣдуетъ идти по южную сторону банки Тритонъ. Для пароваго судна Магелановъ проливъ представляетъ огромныя выгоды, особенно для идущихъ изъ Атлантическаго въ Тихій океанъ, избавляя ихъ отъ свѣжихъ противныхъ вѣтровъ у Горна. Идя же въ обратную сторону, туманы и пасмурныя погоды могутъ продержать судно на якорѣ дольше, чѣмъ сколько понадобится,

чтобы обогнуть Горнъ, съ почти вѣчными W вѣтрами, гдѣ ни туманъ, ни пасмурность не могутъ служить препятствіемъ для плаванія. Но въ то же время, особенно послѣ продолжительныхъ переходовъ подъ парусами, имѣя впереди еще цѣлый океанъ, пройти Магелановымъ проливомъ представляетъ то удобство, что онъ изобилуетъ совершенно закрытыми бухтами, и подъ рукою много прекраснаго лѣса.

Теченіе въ проливѣ служитъ весьма дѣйствительнымъ вспомогательнымъ средствомъ, а трава, растущая на всѣхъ подводныхъ камняхъ, обозначаетъ опасности, отъ которыхъ впрочемъ фарватеръ пролива совершенно чистъ, за исключеніемъ 9 ф. банки къ S отъ мыса Куодъ. Якорныя мѣста въ восточной половинѣ пролива просторны и съ хорошимъ грунтомъ; въ западной же они довольно тѣсны и лучше здѣсь становиться фертоингъ.

По картѣ всѣ рейды въ этой половинѣ пролива не болѣе Playa-Parda, а фрегатъ «Свѣтлана», стоя на якорѣ въ послѣднемъ, на лучшемъ мѣстѣ по указанію лоціи, былъ въ травѣ, а если бы ему пришлось ворочатся съ перемѣною вѣтра или оставаться при часто случавшихся здѣсь штормахъ, то корма была бы на $4^1/_2$ или 4 саженной глубинѣ въ густой травѣ (*).

Флигель-адъютантъ Поповъ говоритъ, что для пароваго судна Магелановъ проливъ представляетъ всѣ удобства, спокойствіе для команды; въ средней части пролива даровое топливо, которое пополамъ съ углемъ горитъ хорошо; наконецъ на каждомъ шагу есть бухты, въ которыхъ, въ случаѣ нужды, можно исправиться совершенно. Эти выгоды заставляютъ предпочитать плаваніе проливомъ пути вокругъ Горна, который сопряженъ со многими безпокойствами и съ большей или меньшей ломкой судна.

---

m) *Въ Малакскомъ проливѣ и Бенгальскомъ заливѣ.*

Плаваніе проливомъ представляетъ довольно много неудобствъ, особенно для паруснаго судна; большое теченіе, частыя грозы

(*) Изъ донесенія командира фрегата «Свѣтлана».

сопровождаемые шквалами, и множество банокъ дѣлаютъ плаваніе не безопаснымъ.

Съ приближеніемъ къ устью рѣки Сальвенъ теченіе доходитъ до 6 и даже до $7^1/_2$ узловъ. Выходя изъ Малакскаго пролива, встрѣчаются плавучіе острова, отмытые теченіемъ отъ береговъ. Для входа въ р. Сальвенъ можно всегда у Амерста, въ 85 миляхъ отъ Мульмейна, получить лоцмановъ. (*)

(*) Изъ донесенія командира транспорта «Гилякъ».

XIX.

ЗАМѢТКИ КОМАНДИРОВЪ СУДОВЪ О ЗАГРАНИЧНЫХЪ ПОРТАХЪ ПОСѢЩЕННЫХЪ ВВѢРЕННЫМИ ИМЪ СУДАМИ.

Александрія (Египетъ). Входъ въ Александрію весьма затруднителенъ, по причинѣ множества подводныхъ камней и мелей, на барѣ только 27 футъ. Но на встрѣчу идущему съ моря судну, всегда выѣзжаетъ лоцманъ.

Портъ образуется песчаною косою, на которой расположенъ городъ, а подводный рифъ, затрудняющій входъ, служитъ природною молою и защищаетъ суда отъ сильной западной зыби. Внутри обширнаго порта, хорошая якорная стоянка, на глубинѣ отъ 4 до 6 саженъ.

Для починки судовъ, выведена внутри порта мола. Между Каиромъ и Александріею проведена желѣзная дорога. Александрійскій портъ очень важенъ въ коммерческомъ отношеніи. Провизія дешева и весьма хорошаго качества; вода превосходная изъ Нила; доставка всей провизіи на судно производится безъ малѣйшаго затрудненія.

Бухта **Амоя** (Формозскій заливъ). Внутренній рейдъ этой бухты совершенно закрытъ отъ вѣтра и волненія.

Александрета (въ заливѣ Искандерунъ). Стоянку на якорѣ въ Александретѣ считаютъ самою покойною по всему сирійскому берегу; рейдъ находится въ углубленіи бухты и открытъ съ моря только на четыре румба отъ W до SW, въ зимніе мѣсяцы дуютъ съ горъ вѣтра съ силою боры, но грунтъ на рейдѣ хорошій и глубина ровная. Вообще же физическія условія этой мѣстности менѣе выгодны чѣмъ Аіаса.

Бухта **Анеъ** (въ заливѣ Искандерунъ). Въ самомъ углубленіи бухты хорошая якорная стоянка; но только по словамъ рыбаковъ, въ зимніе время вдоль залива дуютъ съ большею силою восточные вѣтра, которые разводятъ зыбь. Еще къ числу недостатковъ этой бухты — слѣдуетъ отнести — мысь, защищающій бухту отъ W черезъ S до SO, такой низменный, что его нельзя открыть ближе 3 миль, и то въ ясную погоду, и потомъ отъ этого мыса идутъ островками низменныя отмели. Хотя на мысѣ течетъ значительная рѣка; но наливаться водою неудобно, потому что на немъ всегда ходитъ бурунъ. Кругомъ бухты болота.

Алжиръ. Въ Алжирѣ можно стоять за моломъ. Здѣсь росы сильно дѣйствуютъ на органъ зрѣнія людей и, по словамъ мѣстныхъ медиковъ, суть главныя причины офталміи; поэтому слѣдуетъ особенно наблюдать, чтобы люди не подвергались имъ и не дозволять спать на палубѣ иначе, какъ подъ тентомъ.

Здѣсь два новыхъ дока. Наливка водою очень удобна: въ портѣ есть нѣсколько наливныхъ ботовъ и всегдашній запасъ воды. Въ другихъ отношеніяхъ портъ не представляетъ никакихъ средствъ.

Бухта, **Аіасъ** однаизъ лучшихъ бухтъ на сирійскомъ берегу. Она открыта только на 6 румбовъ и то вѣтрамъ, дующимъ на 25 миль отъ александрійскаго берега. Грунтъ превосходный. Но мѣсто это находится въ первобытной дикости.

Портъ **Ага** въ заливѣ Чендерли, въ 6 часахъ отъ Смирны сухимъ путемъ. Онъ представляетъ, по словамъ контръ-адмирала Шеста-

кова, вѣрное убѣжище, въ весьма близкомъ разстояніи отъ Дарданеллъ. Окрестное населеніе не можетъ удовлетворять надобностямъ эскадры; но кромѣ близости Смирны, средства довольно богатаго города Мелеменъ и плодоносной долины Гермеса будутъ всегда въ распоряженіи стоящихъ въ Агá судовъ. Лѣсу въ окрестностяхъ нѣтъ.

Портъ **Альмерія** (за мысомъ Gata, —SO оконечность Испаніи). Обширная бухта эта, по англійскимъ картамъ, имѣетъ почти по срединѣ, каменную банку; но въ дѣйствительности на ней глубина 16 саженъ. Здѣсь прекрасная мола. Гавань имѣетъ удобный входъ, такъ что прямо подъ парусами можно войдти въ нее съ фрегатомъ. Бухта открыта вѣтрамъ отъ SSW до NNW, но грунтъ подъ борегомъ такъ надеженъ, и заливъ такъ много вдался въ берегъ, что при всякомъ вѣтрѣ можно останавливаться; зайдя же въ заливъ, тамъ совершенно покойно.

Бухта **Awombre**. По южную сторону Сангарскаго пролива, гдѣ удобно производить стрѣльбу ядрами. Глубина якорнаго мѣста до 10 саженъ вблизи берега; грунтъ плохой.

Анжеръ. Полученіе здѣсь угля сопряжено съ весьма большими затрудненіями. Какъ уголь, такъ и вода получаются тамъ черезъ правительство съ необыкновенною медленностію. Даже жизненные припасы, получаемые отъ купцовъ, должно заказывать за три и за четыре дня впередъ.

Лучшее якорное мѣсто на глубинѣ 13 саженъ близко отъ берега, закрыто со всѣхъ сторонъ. Воздухъ наполненъ ароматомъ, климатъ превосходный, днемъ жаръ сносный, вечеръ упоителенъ. На островѣ водятся змѣи, а въ рѣкахъ живутъ аллигаторы и крокодилы.

Аспинваль (Колонь). Въ пріемкѣ угля встрѣчается здѣсь большое затрудненіе, по неимѣнію перевозочныхъ средствъ. На рейдѣ же бываетъ постоянно такая зыбь, что выстрѣла корвета ухо-

дятъ въ воду. Маленькія шлюпки, которыя доставляютъ уголь, производятъ эту операцію очень медленно. Уголь здѣсь англійскій, по 18 долларовъ за тоннъ, и вообще здѣшній рейдъ не представляетъ никакихъ удобствъ для военныхъ судовъ: жара нестерпимая, провизіи нѣтъ.

Акапулко. Кромѣ запаса угля, содержимаго компаніей панамскихъ пароходовъ, городъ не представляетъ никакихъ средствъ для приходящихъ судовъ; предметы продовольствія можно еще пріобрѣсти въ незначительномъ количествѣ.

Островъ **Айрландъ** (одинъ изъ Бермудскихъ). На островѣ находится англійское адмиралтейство, около котораго есть мола. Рейдъ наполненъ коралловыми рифами.

Аннаполисъ. (Сѣв. Амер.). Аннаполійская бухта представляетъ всевозможныя удобства спокойной зимней стоянки; бухта довольно длинная, но узкая, защищена отъ вѣтровъ, въ особенности NW и W, дующихъ здѣсь зимою съ большою силою, а также отъ волненія; приливъ и отливъ самые незначительные— теченіе едва замѣтно, грунтъ превосходный — на 5 футъ жидкій илъ. Кромѣ того бухта эта рѣдко посѣщается судами, такъ что нѣтъ опасности, чтобы судно навалило.

Бухта **Армасао**, близъ Ріо-Жанейро, чрезвычайно покойная.

Банкокъ, лежитъ на рѣкѣ того же имени, въ 30 миляхъ отъ устья и бара съ 3 футами глубины въ малую воду. При большихъ приливахъ возвышеніе воды бываетъ 9 футъ. Сообщеніе рейда съ городомъ очень плохо. Главное вниманіе Сіамскаго правительства обращено на судостроеніе, машины же привозятся изъ Англіи и Америки. Обиліе тика дѣлаетъ постройку судовъ дешевою.

Климатъ Банкока, несмотря на совершенную низменность его

окресностей и большое число рѣчекъ и каналовъ, считается однимъ изъ лучшихъ въ предѣлахъ тропиковъ.

Белизъ (въ Британскомъ Гондурасѣ). Изобилуетъ лѣсными продуктами, особенно краснымъ деревомъ.

Батурстъ (англійская колонія на р. Гамбія). Входъ въ рѣку Гамбія, хотя и окруженъ опасными банками, обозначается хорошо четырьмя баканами, которые при ясной погодѣ бываютъ видны въ разстояніи до 6 миль. Впрочемъ здѣсь есть лоцмана.

Небольшой городъ Батурстъ хорошо обстроенъ каменными зданіями. Рейдъ его представляетъ весьма покойную стоянку для судовъ всѣхъ ранговъ, причемъ можно избрать мѣсто въ самомъ близкомъ разстояніи отъ берега; теченіе какъ при приливахъ, такъ и при отливахъ весьма быстрое: оно доходитъ до 4 узловъ, а въ дождливое время и до 6 узловъ.

Для судовъ, нуждающихся въ пополненіи запасовъ, Батурстъ не можетъ служить хорошимъ мѣстомъ захода. Прѣсной воды мало и она мутна и годна только послѣ предварительнаго очищенія. Складъ каменнаго угля весьма незначителенъ.

Свѣжее мясо и хлѣбъ можно получать по умѣреннымъ цѣнамъ. Время съ ноября по май мѣсяцъ считается здѣсь самымъ здоровымъ. Арматтанъ (сухой вѣтеръ) начинается съ ноября и высушиваетъ болота, которыя въ дождливое время года, распространяя міазмы, производятъ лихорадки.

Бахія (Бразилія). Прекрасный здѣшній рейдъ удобенъ для всѣхъ ученій. Развлеченіями берега Бахіи крайнѣ бѣдны. Въ 1868 г. цѣны на разные купленные здѣсь припасы были нижеслѣдующія:

Уголь за тоннъ. . . .	16	р. 75	коп.
Ромъ ведро	3	— 26	—
Сухари за пудъ. . . .	5	— 51½	—
Хлѣбъ свѣжій	5	— 14	—
Мясо пудъ	8	— 14	—

Зелень за порцію . . . » р. 6½ коп.
Воды ведро . . . . . » — 3 —

Портъ **Бона** (N бер. Африки) не представляетъ удобнаго якорнаго мѣста. Онъ закрытъ отъ сѣверныхъ вѣтровъ; молъ сдѣланъ только для судовъ, сидящихъ 12 футъ. Западная зыбь заходитъ и производитъ толчею.

Бухта **Бугенвиль** (Магелановъ проливъ), ничто иное, какъ ковшъ, въ которомъ отдавши якорь съ носу, слѣдуетъ швартовиться съ кормы на обѣ стороны; вѣтеръ черезъ горы почти не доходитъ. Рубка дровъ чрезвычайно удобна, есть много хорошаго лѣса, даже для небольшаго рангоута; погрузка дровъ легка—шлюпка пристаетъ вплоть къ падающимъ бревнамъ.

Бемуа (Гондурасъ). Глубина восточной части рейда на протяженіи 4 миль не менѣе 6 саженъ; входъ извилистый и дурно обозначенъ, не всегда можно найти лоцмановъ.

Стоянка спокойная и безопасная, правильныхъ теченій нѣтъ. Средства для запасовъ, по временамъ, бываютъ недостаточны; но уголь можно достать. Вода дождевая. Городъ и рейдъ защищены фортомъ Жоржъ.

Батавія (островъ Ява). Здѣсь имѣется Мортоновъ элингъ, могущій поднимать суда до 1000 тоннъ, и плавучій докъ на о-вѣ Онрустѣ, въ которомъ починялся въ 1861 году клиперъ «Джигитъ». Длина его 236 футъ, ширина 60 футъ, углубленіе 27 футъ и можетъ принять судно, сидящее въ грузу 18 футъ; онъ снабженъ паровою машиною въ 18 силъ, для выкачиванія воды. Стоимость въ Батавскомъ докѣ втрое дешевле, чѣмъ въ Сингапурскомъ.

На о-вѣ Онрустѣ, гдѣ расположено голландское адмиралтейство, имѣется складъ каменнаго угля, который былъ пріобрѣтенъ на корветъ «Калевала» въ 1861 г. по 53 шилинга за тоннъ, тогда какъ въ Сингапурѣ платили за него 84 шилинга.

Въ частной же продажѣ, кромѣ австралійскаго очень плохаго

и притомъ дорогаго угля, ничего нѣтъ. Батавія вообще не имѣетъ удобства для скораго снабженія судовъ; перевозочныя средства самаго патріархальнаго рода; характеръ же природнаго населенія зараженъ лѣнью.

Кромѣ того, оживленной дѣятельности много мѣшаютъ придирчивые полицейскіе и таможенные пристава. Первыми запрещено всему мѣстному народонаселенію, т. е. тагаламъ и китайцамъ, выходить изъ домовъ безъ билетовъ послѣ 8 часовъ вечера, а таможня не выпускаетъ, не впускаетъ въ рѣку ни одной шлюпки безъ осмотра и письменнаго документа, а получить послѣдній можно только въ опредѣленные часы.

На счетъ климатическихъ условій Батавіи, носившей нѣкогда названіе гробницы европейцевъ, всѣ резиденты отзываются съ большою похвалою,—относя такую причину сильной смертности, бывшей нѣсколько лѣтъ тому назадъ въ городѣ, невоздержному роду жизни.

Спускъ командъ на берегъ затруднителенъ по отдаленности пристани отъ рейда, равно какъ и по отдаленности европейскаго города отъ берега; въ нижнемъ же кварталѣ его, кромѣ заразительной и нестерпимой вони, ничего нѣтъ.

Въ 1866 году пудъ мяса стоилъ здѣсь 11 р. 50 к., пудъ хлѣба 5 р. 60 к., пудъ сухарей 4 р. 95 к.

Брестъ. На всемъ пути кругомъ свѣта самое дешевѣйшее мѣсто для пріобрѣтенія провизіи: сухари, ромъ, рисъ, красное вино, муку, консервы, пресованную капусту и зелень, сухіе коренья и овощи и другіе предметы гораздо выгоднѣе пріобрѣсти здѣсь, чѣмъ въ Англіи, а тѣмъ болѣе въ одной изъ ея колоній. Тоже можно сказать и относительно запасовъ каютъ-компаніи.

Но есть предметы, которые удобнѣе пріобрѣтать въ Англіи, какъ напримѣръ: компасы, фонари, клеенку, камины, инструменты, карты, книги и т. п.

Вилафранка. Здѣшній рейдъ безпокоенъ. Суда стоявшія даже за молою подвергаются зыби. Отъ SO вѣтровъ внутренній рейдъ совершенно открытъ и якорная стоянка, въ особенности зимою не со-

всѣмъ удобна. Наливка водою продолжительна и затруднительна; но клочекъ земли и выстроенныя на немъ зданія, которыми командиръ можетъ располагать для надобностей своего судна, составляютъ не маловажное условіе для пребывающихъ здѣсь русскихъ судовъ. Мѣсто это было уступлено намъ сардинскимъ правительствомъ въ 1858 г., безвозмездно, во временное пользованіе. Свѣжая провизія дешевле нежели въ Тулонѣ; морскую—можно получить изъ Генуи и цѣна ея, съ доставкою, ниже тулонской. Но уголь выгоднѣе пріобрѣтать въ Тулонѣ, гдѣ для фрегата «Олегъ» уголь покупали по 43 франка, тогда какъ въ Виллафранкѣ нельзя было получить дешевле 54 фрнк. за тоннъ.

Портъ **Вильямъ** (Фалкландскіе острова). Суда становятся на якорь въ Stanlay Harbour, вполнѣ заслуживающій названіе гавани, по своему закрытому положенію. Никакая зыбь въ нее не заходитъ и грунтъ такъ хорошъ, что послѣ долгой стоянки съ трудомъ можно поднять якорь; и не было примѣра, чтобы кого либо сдрейфовало, не смотря на господствующіе здѣсь вѣтра NW и SW, отъ разрушительнаго дѣйствія которыхъ острова лишены всякой растительности, за исключеніемъ грубой травы—тусакъ, составляющей подножный кормъ для рогатаго скота.

Уголь можно пріобрѣтать у двухъ частныхъ компаній. Морской провизіи всякаго рода всегда бываетъ въ большомъ количествѣ, по цѣнамъ не превышающимъ цѣны портовъ Китайскаго моря.

По неимѣнію дровянаго лѣсу, для топлива употребляютъ торфъ; а строевой лѣсъ привозятъ изъ Магелланова пролива и съ Огненной земли.

Гавань Станлей, какъ ближайшій портъ къ окрестностямъ Горна и лежащій совершенно на пути для судовъ, огибающихъ его, часто посѣщается, для пополненія запасовъ, наливкою водой (которая здѣсь прекраснаго качества и чугунными трубами проведена до конца пристани), или исправленій, даже значительныхъ,

хотя въ то же время не дешево приходится платить за работу или кусокъ дерева. Погрузка угля чрезвычайно удобна.

Ванкуверъ (Esquimalt Hr.) Резиденція губернатора, въ Викторіи—бывшемъ селеніи Гудзонбайской компаніи; но такъ какъ бухта, при которой это селеніе находится, имѣетъ при малой водѣ не болѣе 19 футъ, и приливы непостоянны, и незначительны, то англійское правительство, отнявши этотъ островъ у гудзонбайской компаніи устроило военный портъ въ бухтѣ Esquimalt, которая лежитъ отъ первой въ трехъ миляхъ къ западу. Безподобная мѣстность, совершенно закрытый рейдъ, съ весьма ровною глубиною отъ 8 до 6 саженъ; приглубые извилистые берега, самою природою назначенные для пристаней и доковъ, что́ доказываетъ какъ была близорука гудзонбайская компанія при выборѣ мѣстности для Викторіи.

Вестернъ-портъ, одинъ изъ великолѣпнѣйшихъ рейдовъ на свѣтѣ.

Бухта **Valentine** (Магеллановъ проливъ), чрезвычайно покойная; глубина 20 саженъ; грунтъ песокъ съ ракушкой. Дровъ вблизи нѣтъ.

О-въ **Вознесенія**. Основываясь на показаніяхъ лоцій, фрегатъ «Дмитрій Донской», въ 1868 г., зашелъ сюда, чтобы налиться водой и запастись углемъ; но оказалось что воды тамъ нѣтъ, за отсутствіемъ дождей, а угля также не нашли...

О-въ **Вайтъ** (съ городомъ Райдомъ) въ Англійскомъ каналѣ. Здѣсь сообщеніе съ берегомъ Англіи никогда не прекращается.

Валпарайзо. Въ 1861 г. пріобрѣталась здѣсь нашими судами провизія по нижеслѣдующимъ цѣнамъ:

Ромъ ведро	1 р. 33¼ к.
Бѣлая водка	1 — —
Виноградное вино . . .	1 — —
Уксусъ	66¼ —

Мясо соленое пудъ. . .	4	р. 72	к.
Масло.	19	— 20	—
Сухари	1	— 92	—
Соль	2	— 50	—
Рисъ	2	— 87	—
Фасоль	1	— 44	—
Перецъ фунтъ	1	— 30	—
Чай	1	— 20	—
Сахаръ пудъ.	7	— 56	—
Мыла	5	— 80	—
Уголь тоннъ.	20	—	

Гибралтаръ. Чтобы войти на Гибралтарскій рейдъ подъ парусами, при О вѣтрѣ, надобно держаться какъ можно ближе къ южной оконечности скалы и минуя ее, убрать паруса, оставя одни трисели, бизань и стаксели; только съ этими парусами, при сильныхъ порывахъ съ берегу отъ разныхъ румбовъ, можно войти въ заливъ.

Средства здѣшняго адмиралтейства очень скудны; такъ напримѣръ на фрегатѣ «Генералъ-Адмиралъ» могли выбрать только одинъ якорь, и то случайно-потерянный на здѣшнемъ рейдѣ кораблемъ «Vanguard».

Гаванна. Глубина рейда большая, доступная для судовъ всѣхъ ранговъ, вплоть до пристаней; входъ весьма узкій, но рейдъ обширный и всѣ мелководія и рифы хорошо означены. Стоянка хорошая и покойная; вѣтра періодическіе съ берега и съ моря. Климатъ зимою здоровѣе, чѣмъ лѣтомъ. Господствующая здѣсь болѣзнь— желтая лихорадка. Средства для запасовъ достаточныя. Уголь хорошаго качества, по 10 доллар. 13 сант. за тоннъ и доставка его легкая. Вода въ большомъ количествѣ доставляется на казенныхъ ботахъ. Для исправленія средства небольшія въ казенномъ адмиралтействѣ; доковъ нѣтъ. Рейдъ защищенъ рядомъ укрѣпленій, построенныхъ на скалахъ, на высотѣ 150 футъ отъ воды.

Гонолулу (Сандвичевы острова). Сандвичивы острова представляютъ лучшее мѣсто для отдохновенія команды. Матросы пред-

почитаютъ Гонолулу всѣмъ другимъ посѣщеннымъ мѣстамъ: они находятъ здѣсь много развлеченій и за небольшую плату, напримѣръ, достаютъ отъ туземцевъ верховыхъ лошадей.

Городъ и рейдъ расположены по южную сторону острова, который съ этой стороны защищенъ коралловымъ рифомъ, оставляющимъ весьма узкій и извилистый входъ на рейдъ. Рейдъ не великъ, за то у пристаней такъ глубоко, что большія суда могутъ швартовиться вилотную. Волненія здѣсь никогда не бываетъ, но часто налетаютъ съ горъ сильные порывы, впрочемъ не опасные, потому что грунтъ илъ, якорь превосходно забираетъ, и при 30 саж. канату можно быть увѣреннымъ что не сдрейфуетъ.

Климатъ здѣсь пріятенъ и здоровъ и разница между лѣтомъ и зимою всего 5°; самый жаркій день имѣетъ + 25°R.

Флигель-адъютантъ Поповъ получилъ здѣсь уголь хорошаго качества по 15 долларовъ за тоннъ.

Гонъ-Конгъ. Клиперъ «Наѣздникъ» въ 1860 г. получилъ здѣсь уголь по 17 долл. за тоннъ, съ погрузкою китайцами на клиперъ.

Здѣсь въ 1860 г. находился на S сторонѣ берега большой докъ, въ 300 фут. длиною, съ углубленіемъ до 18 футъ; для выкачки воды приспособлена паровая машина. Кромѣ того въ Вампоа, на рѣкѣ Кантонъ до 10 доковъ, большею частію вырытыхъ въ илу. Одинъ изъ нихъ обшитъ камнемъ и размѣрами своими доступенъ для фрегатовъ.

Доки Гонъ-Конга и Вампоа представляютъ хорошія средства для починки корпуса судна; что же касается до машинъ и котловъ, то англичане чувствуютъ большой недостатокъ въ средствахъ ихъ исправленія. Впрочемъ на West-Point въ настоящее время устроили мастерскія для починки котловъ.

Въ Гонъ-Конгѣ всѣ предметы продовольствія и матеріаллы дешевле чѣмъ въ Сингапурѣ на 25%, кромѣ каменнаго угля, который въ 1860 году доходилъ до 19 долларовъ за тоннъ.

Вблизи Гонъ-Конга есть еще Абердинъ-докъ, самый лучшій въ Китаѣ; здѣсь англійскія военныя суда починяются; но онъ стоитъ страшно дорого. Такъ напримѣръ, за 3 дня пребыванія въ

докѣ, за вводку и выводку нужно заплатить 425 долларовъ, а по истеченіи этого срока каждый день стоянки въ докѣ по 60 долларовъ. Англичанамъ же все обходится дешевлѣ, потому что съ владѣтелемъ заключенъ контрактъ, что всѣ военные суда будутъ починяться въ Абердинъ-докѣ. Длина его 325 футъ, глубина 19 футъ. И потому гораздо выгоднѣе производить исправленія въ Макао.

О-въ **Гранде**, отстоитъ отъ входа на Ріо-Жанейрскій рейдъ на 48 миль къ WSW. Бухта Абраіо—средняя изъ бухтъ этого острова, совершенно закрыта отъ всѣхъ вѣтровъ. Кромѣ спокойной стоянки, мѣсто это доставило много удобствъ для занятій съ гардемаринами и кондукторами, плававшими на фрегатѣ «Дмитрій Донской». Здѣсь обучались гидрографическимъ работамъ, стрѣльбѣ въ цѣль, спуску брамъ-рей и брамъ-стенегъ и подъему ихъ съ отдачею парусовъ, дѣлали десантное ученье и т. д.

Бухта **Св. Георгія**, въ южной части о-ва Николая, одномъ изъ сѣверныхъ острововъ Зеленаго мыса. Здѣсь нельзя достать ничего, кромѣ фруктовъ; за то фрукты самые лучшіе и самые дешевые изъ этой группы.

Гельсингоръ. Въ 1865 г. покупалось здѣсь для нашихъ судовъ:

Свѣжее мясо по . .	4 р.	50 к.	пудъ.
Вода тоннъ. . . .	1 —	50 —	—
Каменный уголь . .	9 —	90 —	тоннъ.

Гавръ-де-Грасъ. Цѣны припасамъ въ 1865 году въ этомъ портѣ:

Мясо пудъ.	5 р.	
Консервовъ пудъ	7 —	9 к.
Хлѣбъ пудъ	1 —	43 —
Ромъ ведро.	2 —	68 —
Сухарей пудъ	1 —	65 —

Краснаго вина ведро . . .	2	р.	15 к.
Сахаръ пудъ	5	—	53 —
Соль пудъ		—	99 —
Каменный уголь тонна . .	8	—	24 —

Диль. Дильскій рейдъ совершенно открытъ съ трехъ сторонъ, потому что дюны хотя и разбиваютъ волну, идущую съ востока, но нисколько не заграждаютъ пути вѣтру. Небольшая глубина не позволяетъ подниматься волненію. Рейдъ замѣчателенъ своимъ теченіемъ; изученію искуства стоять на немъ безопасно, посвѣщаются въ Англіи цѣлыя брошюры.

Въ 1868 году покупали здѣсь по слѣдующимъ цѣнамъ:

Уголь за пудъ			$15^3/_4$ к.
Мясо	8	р.	40 —
Зелени порція			2 —

Бухта **Eden** (на пути въ Тихій океанъ каналомъ Смита). Якорное мѣсто на линіи острова съ рѣкою; глубина 7 саженъ, грунтъ илъ. Хорошими дровами и водой грузятся въ рѣкѣ.

Островъ **Св. Елены.** (Джемсъ-Тоунъ). Здѣсь можно дѣлать запасы зелени.

Островъ **Св. Екатерины** (О бер. S Амер.). На о. Св. Екатерины можно пополнить запасъ провизіи, воды, и получить матеріалы по шкиперской части; но для корвета «Новикъ» не нашлось дерева для перемѣны фокъ-мачты, ибо готоваго лѣсу нѣтъ, а въ горахъ растетъ тяжелый лѣсъ, вырубка котораго по гористому мѣстоположенію и дальности разстоянія, сопряжена съ большою трудностію и потребовала бы много времени.

Рейдъ неудобенъ для большихъ судовъ, по причинѣ почти постоянной зыби, и отдаленности отъ берега, тогда какъ для малыхъ судовъ онъ представляетъ почти всѣ удобства.

Замбоанга (на S оконечности о-ва Минданао, одного изъ Филипинскихъ острововъ), одно изъ древнѣйшихъ Испанскихъ засе-

леній на Филипинскихъ островахъ и основано на весьма неудобномъ мѣстѣ. Якорное мѣсто доступно лишь при NO муссонѣ, да и то сильное теченіе между о-ми Минданао и Базиланъ безпокоитъ суда на якорѣ, а для парусныхъ дѣлаетъ и подходъ къ якорному мѣсту затруднительнымъ, по причинѣ рифовъ, которыми окруженъ островъ St.-Cruz.

Изабелла, на N оконечности о-ва Basilan (Филипинскіе острова), небольшой, но прекрасный портъ, гдѣ находятся склады угля испанскаго правительства. Портъ образуется проливомъ между о-мъ Basilan, и меньшимъ о-мъ Malavi и одинаково доступенъ съ обоихъ концовъ пролива, хотя западный входъ и стѣсненъ нѣсколько банкою и рифомъ. Бухта о-ва Malavi приглуба—и клиперъ «Гайдамакъ» имѣлъ 5 саж. глубины, ошвартовившись къ угольщику, который стоялъ у пристани угольныхъ сараевъ. Въ Изабеллѣ, за исключеніемъ китайцевъ и арестантовъ, нѣтъ никого, и нездоровый климатъ порта вѣроятно долго еще будетъ препятствовать къ развитію селенія.

Іеддо. Рейдъ Іеддо закрытъ отъ всѣхъ вѣтровъ, не весьма обширенъ и подверженъ ураганамъ; стоянка здѣсь покойна, но по отдаленности якорнаго мѣста отъ города неудобна.

Бухта **Island** (на пути въ Тихій океанъ каналомъ Смита), имѣетъ глубину 15 саженъ; грунтъ жидкій илъ; дрова довольно хороши и вода въ изобиліи изъ каскадовъ.

Капштатъ. Въ 1865 г. цѣны на разные продукты были здѣсь слѣдующія:

Перецъ за фунтъ . . .	1	шиллингъ	(36 к.)
Чай	2	—	6 пенсъ (пенсъ 3 к.)
Уксусъ галонъ	2	—	—
Соль 1 фунтъ	«	—	$^3/_4$ —
Табакъ	2	—	« —

Луку фунтъ	«	—	2	—
Сахару	«	—	7	—
Рису	«	—	$2^3/_4$	—
Солонина 100 фунт. . .	13	—	6	—
Сухарей 100 фунт. . .	22	—	«	—
За быка 9—фунт. стерлинговъ.				
Хлѣбъ фунтъ			3	пенса
Масла для машины за фунтъ . . .			$10^1/_2$	—
Ромъ за ведро . . .	3	р.	25	к.
Хересъ	2	—	16	—
Горохъ за пудъ . . .	2	—	93	—
Мыло пудъ.	7	—	70	—
Свѣжее мясо пудъ . .	4	—	16	—
Каменный уголь за тоннъ	17	—	32	—

Бухта **Кораль** (въ 9 миляхъ отъ Вальдивіи, въ Чили). Въ бухтѣ этой, въ зимнее время, отъ множества рѣчекъ и потоковъ, стремящихся въ нее съ Кордильеровъ, почти прѣсная вода.

Кпль. Здѣсь въ 1860 годахъ наши суда пріобрѣтали уголь по 15 коп. за пудъ, чай по $62^1/_2$ коп. за фунтъ, а сахаръ 4 р. 75 к. пудъ. Въ 1868 г. уголь по 15,8 коп., хлѣбъ свѣжій за пудъ 2 р. 9 коп., мясо свѣжее за пудъ 5 р., зелени за порцію 1 коп. Быки живые отъ 44 до 94 руб.

Копенгагенъ. Здѣсь собственно говоря два рейда: одинъ внутренній, между берегомъ и фортами, а другой внѣшній весьма открытый съ сѣвера и юга. Въ Зундѣ, въ которомъ расположенъ внѣшній рейдъ, громадное движеніе судовъ, особенно при NW.

Въ 1865 году платили здѣсь за пудъ свѣжаго мяса по 6 руб., порцію свѣжей зелени 2 коп., пудъ чернаго хлѣба 1 р. 20 к., каменный уголь по 9 руб. 90 коп. тоннъ.

Кингстонъ (главный городъ Ямайки), лежащій въ глубинѣ залива, въ 7 миляхъ отъ Портъ-Рояля. Городъ этотъ не имѣетъ ни-

какихъ перевозочныхъ средствъ, а обыкновенно грузятъ уголь на судно прямо съ пристани; но какъ корветъ «Витязь» не могъ подойти къ пристани по углубленію, то пришлось нанять мелкія суда, шкуны и проч. Здѣсь уголь англійскій, хорошаго качества, по 54 шил. за тоннъ, съ нагрузкою на судно, которая производится парами.

Глубина большая, рейдъ обширный. Всѣ вообще запасы въ большомъ количествѣ и хорошаго качества. Портъ Рояль сильно укрѣпленъ.

Заливъ **Консепшонъ** (Чили), закрытый отъ всѣхъ вѣтровъ. Съ ровною глубиною и считается лучшимъ якорнымъ мѣстомъ по всему западному берегу Южной Америки. Въ немъ имѣется нѣсколько пристаней.

Маленькій городокъ Талькахуана, расположенный въ S части бухты, съ трудомъ могъ доставлять хлѣбъ для команды корвета «Рында»; угля весьма мало; морской провизіи нѣтъ и не могли найти дерева для фока-реи. Морскую провизію, по заказу, доставляютъ сюда изъ Консепшонъ—большаго города, выстроеннаго на рѣкѣ Біо-біо. Средствъ къ исправленію механизма нѣтъ никакихъ.

Для погрузки угля суда ходятъ въ бухту Коронель, находящуюся къ югу изъ Консепшонъ въ 30 миляхъ. Уголь добывается здѣсь частными компаніями иногда до $3^1/_2$ испанскихъ долларовъ за тоннъ.

Морская провизія съ Талькахуана куплена на корветъ «Варягъ» по слѣдующимъ цѣнамъ:

Сухари пудъ	2	р. 52	к.
Мясо соленое	4	— 15	—
— свѣжее	4	— 3	—
Масло	25	— 20	—
Соль.	«	— $51^1/_2$	—
Рисъ.	5	— 4	—
Горохъ	1	— 1	—
Ромъ ведро	3	— 52	—
Уксусъ.	3	— 78	—
Мыло пудъ.	7	— 81	—

Табакъ	30	р.	24	к.
Чай	25	—	20	—
Сахаръ	9	—	7	—
Свѣжая зелень фунтъ .	«	—	7 1/2	—

Каллао. Здѣсь корветъ «Варягъ» принялъ англійскій уголь по 19 р. 65 коп. за тоннъ; пріобрѣтены для команды: суконныя брюки, сапожный товаръ, такъ какъ эти предметы дороги въ Японіи и Китаѣ и пополнена провизія, которая въ октябрѣ мѣсяцѣ 1864 г. была пріобрѣтена по слѣдующимъ цѣнамъ:

Сухари пудъ . . .	2	р.	35 3/4	к.
Мясо свѣжее . . .	5	—	50	—
— соленое. . . .	4	—	71 1/2	—
Масло коровье. . .	24	—	56 1/2	—
Соль.	«	—	39 1/2	—
Крупа	1	—	96 1/2	—
Ромъ ведро . . .	3	—	43 3/4	—
Уксусъ.	2	—	16	—
Зелень	«	—	19 1/2	—
Сахаръ пудъ . . .	8	—	7 1/4	—
Чай.	17	—	41	—
Мыло	8	—	64 1/2	—
Перцу фунтъ . . .	«	—	39 1/4	—

Калькута обладаетъ значительными средствами для исправленія судовъ какъ по корпусу, такъ и по механической части; но его отдаленность отъ обыкновеннаго трактата судовъ и трудность входа въ рѣку, на протяженіи 140 миль—совершенно отнимаетъ значеніе его для насъ съ этой точки. Всѣ работы производятся здѣсь туземцами, подъ надзоромъ европейцевъ.

Въ рѣку вводятъ лоцмана англичане, которые постоянно находятся на лоцманскихъ бригахъ и баркахъ, стоявшихъ во время NO муссона на якоряхъ вблизи плавучихъ маяковъ, а при SW крейсеруютъ между двумя западными плавучими маяками.

Келюнгъ. Китайское селеніе на N оконечности о-ва Формозы. Корветъ «Рында», на пути изъ Гонъ-Конга въ Хакодате, захо-

диль сюда, въ августѣ 1862 г., для пополненія запасовъ угля, который былъ купленъ здѣсь по 5 доллар. 40 сант. (6 р. 85к.) за тоннъ, включая тутъ и таможенныя пошлины, т. е. почти втрое дешевле противъ стоимости Гонъ-Конгскаго угля.

Картагена. Главное мѣсто третьяго восточнаго округа Испаніи. Прекрасный портъ этотъ, единственный для военнаго флота на всемъ восточномъ берегу Испаніи. Адмиралтейство выстроено вокругъ басейна, способнаго вмѣщать много судовъ и защищенное столь совершенно, что всякія работы, по установкѣ механизмовъ, могутъ быть произведены, какъ въ мокрыхъ докахъ, нарочно для того вырытыхъ такъ и въ англійскихъ и французскихъ адмиралтействахъ. Въ немъ примѣчательны канатный заводъ и новый докъ. Лѣсъ въ Картагенѣ употребляютъ преимущественно итальянскій. Высшая цѣна плотника $3^1/_2$ франка въ день. Въ водѣ ощущается недостатокъ.

Картагена (на N берегу Южной Америки). Глубина и величина рейда достаточны для самыхъ большихъ судовъ. Входъ нѣсколько затрудняется рифами и подводными камнями, но всегда есть лоцмана. Стоянка спокойная, грунтъ—мягкій илъ. Запасовъ очень мало и они очень дороги; угля вовсе нѣтъ, вода дождевая. Городъ окруженъ стѣной, на которую ставятъ до 200 орудій, и кромѣ того, защищенъ фортомъ Пастелило.

Кадиксъ. Кадикскій рейдъ открытъ отъ W вѣтровъ, и потому суда стоятъ здѣсь по большой части фертоингъ. Вообще стоянка на здѣшнемъ рейдѣ не совсѣмъ удобна; зыбь иногда бываетъ довольно беспокойная, такъ что судамъ приходится часто стоять между вѣтромъ и теченіемъ и выносить сильную боковую качку.

Погрузка угля довольно медленна; по той причинѣ, что доставка угля изъ угольныхъ складовъ, расположенныхъ въ глубинѣ рейда, дѣлается на парусныхъ ботахъ, которые, при неимѣніи въ Кадиксѣ буксирныхъ средствъ, доставляютъ уголь не въ срокъ и запаздываютъ отъ погоды и теченія.

Въ Кадикскомъ адмиралтействѣ три дока, изъ нихъ одинъ, по величинѣ своей можетъ принимать суда фрегатскаго ранга.

Каифа (Акрская бухта), хорошо прикрыта отъ западнаго волненія мысомъ Кармель. Наливка водой производится здѣсь въ единственномъ колодцѣ и неудобна, по отдаленности его отъ берега и по невозможности барказу подходить близко къ берегу.

Ливорно. Хотя здѣсь суда и могутъ становиться за моломъ, но и тамъ, стоя на швартовахъ поперекъ вѣтра и волненія, которое въ здѣшней гавани бываетъ значительно при южныхъ вѣтрахъ, судно подвержено разнымъ случайностямъ. На корветѣ «Витязь», волненіе поддувало черезъ шкафутъ и на мостикъ. Въ особенности же гавань эта неудобна для глубокосидящаго судна, по причинѣ малой глубины.

Латакія. Рейдъ Латакіи совершенно открытъ, и для стоянки на якорѣ весьма опасенъ; грунтъ песокъ и берегъ каменистый.

Бухта **Loog**, (на W берегу о-ва Табласъ), очень обширна, но тотчасъ за линіею входныхъ мысовъ, по срединѣ бухты, тянется длинная банка, высыхающая въ малую воду и приглубая со всѣхъ сторонъ. Якорь лучше бросать въ южной части бухты, гдѣ глубина ровнѣе, нежели въ остальныхъ ея частяхъ. Селеніе бѣдно средствами и кромѣ банановъ и кокосовъ ничего нельзя достать.

Лиссабонъ. Погрузка угля здѣсь очень медленная, ибо угольные склады находятся далеко, и надобно соображаться съ состояніемъ прилива при погрузкѣ и отправленіи шаландъ.

Входъ днемъ, въ ясную погоду, возможенъ и безъ лоцмана, хотя при входѣ довольно трудно отличить гору Paps, по створу которой нужно входить въ рѣку; впрочемъ лоцмана выѣзжаютъ заблаговременно; входить лучше съ приливомъ, въ особенности имѣя слабую машину.

Становиться нужно фертоингъ, съ 50 сажен. каната. Отливъ идетъ со скоростію $4^1/_2$ узловъ.

Мясо, зелень и прочіе припасы хорошаго качества и недороги; фрукты, виноградъ, а главное—вода очень хороши. И вообще этотъ портъ въ осеннее время одинъ изъ лучшихъ и удобнѣйшихъ даже и по климату.

Въ 1868 году пріобрѣтались на суда предметы по слѣдующимъ цѣнамъ:

Уголь пудъ.	— р. 20	к.
Мясо свѣжее	6 — 35	—
Хлѣбъ	2 — 71	—
Зелень порція.	» — 3½	—
Быкъ живой	115 — 47	—
Сухари пудъ..	4 — 48	—
Масло ламповое пудъ. . .	6 — 30	—
Вино ведро.	1 — 55	—

Островъ **Мальта**. Здѣшнее адмиралтейство не болѣе какъ починочное; но докъ заслуживаетъ вниманія. Въ немъ помѣстятся всѣ суда, которыя можно облегчить до 22 футъ углубленія; ширина его 82, а длина слишкомъ 500 футъ. Онъ раздѣляется на двѣ части бато-портомъ, выводнымъ въ боковой каналъ, когда оба дока нужно обратить въ одинъ.

Въ 1865 году въ Мальтѣ провизія пріобрѣталась изъ англійскихъ портовыхъ магазиновъ:

Рису пудъ.	2 р. 44¼ к.
Гороху.	1 — 56¼ —
Соли	» — 47 —
Сухари.	1 — 34¼ —
Въ частной продажѣ:	
Хлѣбъ пудъ	1 р. 64¼ к.
Масло свѣжее	7 — 11 —
Зелени порція	» — 1³/₁₀ —
Ромъ ведро	2 — 99 —
Вино ведро	» — 73 —
Угля пудъ	» — 16²/₃ —

Марафонская бухта (Грецiя). Здѣсь вездѣ можно бросать якорь въ хорошее время года; но какъ посѣщеніе ея не представляетъ инаго интереса, кромѣ историческаго, то для удовлетворенія его лучше не углубляться въ бухту, а становиться противъ кургана.

Островъ **Санъ-Мигуелло**, самый большой изъ Азорскихъ острововъ, съ главнымъ городомъ на SO-мъ берегу острова — Пунта-Эльгада. Рейдъ открытъ.

Островъ **Св. Михаила** (Азорскіе острова). Рейдъ также открытъ, какъ и Фунчальскій, но стоянка безпокойнѣе. Фрегатъ «Ослябя» и корветъ «Витязь» были здѣсь въ мартѣ 1866 года.

Мадера. Островъ этотъ изобилуетъ зеленью и фруктами и извѣстенъ по своему прекрасному мѣстоположенію и превосходному климату.

Въ 1868 году по нижеслѣдующимъ цѣнамъ были пріобрѣтены здѣсь припасы:

Уголь за пудъ	« р. 22	к.
Мясо	4 — 88	—
Хлѣбъ	3 — 10	—
Зелень за порцію . . .	» — $2^1/_2$	—
Сѣно пресованное . . .	1 — 20	—

Монтевидео (Южн. Америка). Въ Монтевидео корвету «Варягъ», по своему углубленію, пришлось стоять въ $1^3/_4$ мили отъ пристани, хотя онъ имѣлъ подъ килемъ одинъ футъ. Когда здѣсь задуетъ памперосъ, то сообщеніе съ берегомъ вовсе прекращается. Исправленіе судовъ весьма дорого, лѣсъ по его малочисленности, дорогъ и заработная плата очень высока. Для исправленія по машинѣ имѣется заведеніе, но оно можетъ исправлять самыя незначительныя поврежденія. Въ городѣ все крайне дорого, кромѣ мяса,

которое въ 1865 году стоило 1 р. 29 коп. пудъ. Обыкновенная цѣна угля около 16 руб. за тоннъ, а въ 1865 году 17 руб. 45 коп., хлѣбъ—пудъ 3 руб. 22 коп., вода—тоннъ 2 руб. 69 коп. Вообще же въ портахъ западнаго берега Южной Америки всѣ запасы дороже, чѣмъ здѣсь.

Увольненіе команды на берегъ съ корвета «Варягъ» производилось на наемномъ ботѣ, нанятомъ на все время стоянки, чтобы избавить людей отъ гребли и дать имъ больше времени погулять. При увольненіи людей на берегъ, валяющихся по улицамъ забирали въ полицію и на другой день выпускали съ платою по 2 руб. 67 коп. съ человѣка за содержаніе въ полиціи.

Мессина. Стоянка на якорѣ на Мессинскомъ рейдѣ, не за молой, чрезвычайно безпокойна. Судно въ продолженіе сутокъ поворотится разъ 10-ть и рѣдко когда стоитъ по вѣтру. Одно удобство избѣжать этого — швартовиться на берегъ; но тогда стѣснится свободный проходъ коммерческимъ судамъ.

Мельбурнъ (заливъ Porte Philip, якорное мѣсто Hobson's Bay). Рейдъ въ виду города Мельбурна. На обѣихъ сторонахъ бухты Гобсонъ расположены города: Sandridge и William's town, съ пристанями. Съ конца пристаней начинается желѣзная дорога, по которой ѣзда въ Мельбурнъ изъ перваго 5, а изъ втораго 15 минутъ.

Въ William's Town есть 2 Мортоновыхъ элинга: одинъ можетъ поднять судно въ 2000 тоннъ, а другой въ 1600 тоннъ, и плавучій докъ для судовъ, не превышающихъ 700 тоннъ.

Для добавленія израсходованнаго угля, на фрегатъ «Свѣтлана» могли найти только 50 тоннъ англійскаго угля, по 60 шилинговъ за тоннъ, а остальное количество добавили австралійскимъ углемъ, добываемымъ немного сѣвернѣе Сиднея; но цѣна его 54 шилинга за тоннъ. Уголь прекраснаго качества, хотя и уступаетъ немного англійскому, и все-таки дешевле, чѣмъ въ Китаѣ.

Въ Мельбурнѣ, при сѣверныхъ вѣтрахъ, дующихъ съ раскаленныхъ степей, жара доходитъ болѣе чѣмъ до 35° въ тѣни.

Хотя весь заливъ Филиппа—совершенно безопасное мѣсто, но по обширности своей онъ подверженъ волненію. (См. Porte-Phi lip.).

Манилла (о-въ Люсонъ) Въ здѣшнемъ портовомъ адмиралтействѣ цѣны на все слишкомъ высоки. Такъ, напримѣръ, клипером «Абрекъ», за новую грота-рею, съ однимъ лисель-спиртомъ, было заплочено 400 долларовъ, тогда какъ въ частной продажѣ брались сдѣлать ее за 120 долларовъ, но только не изъ сосны.

Магонъ (о. Минорка). Положеніе Магона весьма хорошо обозначается мысомъ Мола и маякомъ на островѣ Айръ. Самый входъ удобенъ во всякое время, ибо рифы, выдающіеся отъ мысовъ, обозначены конечными баканами. Портъ Магонъ, съ которымъ развѣ можетъ соперничать только Оливіеръ на Метелинѣ, замѣчателенъ, и нельзя безъ сожалѣнія видѣть, что имѣя превосходную гавань, въ одномъ изъ удобнѣйшихъ положеній въ Средиземномъ морѣ, такъ мало употребляется на пользу обладающаго имъ народа. Какой-то очеркъ адмиралтейства, съ весьма рѣдко разсѣянными зданіями, исключительно почти состоящими изъ пустыхъ магазиновъ, безъ мастерскихъ—вотъ всѣ военныя средства порта. Впрочемъ небольшія суда, длиною до 170 футъ и способныя выгрузиться до 11-ти футъ углубленія, могутъ быть вытаскиваемы на существующій Мортоновъ элингъ. Въ городѣ можно найти мастеровыхъ и даже порядочныя деревья. «Ослябя» взялъ здѣсь двѣ стѣньги цѣною въ 680 руб. за оба дерева. Военныя суда должны знать, что всякіе салюты во внутренней части Магонскаго порта, именно въ пространствѣ отъ мыса Калафигера и до верховья гавани, строго воспрещены.

Мульмейнъ (Остъ-Индія). Входъ въ рѣку Сальвенъ, на которой расположенъ Мульмейнъ, прегражденъ значительнымъ баромъ и извилистымъ фарватеромъ, гдѣ плаваніе производится помощію лоцмановъ, по преимуществу индѣйцевъ, выѣзжающихъ на встрѣчу судовъ на небольшихъ ботикахъ.

Отсюда въ значительномъ количествѣ вывозится тиковое дерево и рисъ. Ежегодный вывозъ тика доходитъ до 98000 тоннъ, изъ

числа которыхъ 58000 идетъ въ одну Англію. Укладка лѣсу на суда производится индѣйцами, которые въ этомъ дѣлѣ очень опытны и дешевы: за одинъ рупи (66½ к.) укладываютъ одинъ тоннъ лѣса, т. е. 50 куб. футъ.

Большія суда всегда буксируютъ по рѣкѣ, при полной водѣ, въ которую судно, сидящее 22 фута, можетъ свободно плыть фарватеромъ. Кораблестроеніе въ Мульмейнѣ начинаетъ развиваться; для англійскаго правительства здѣсь построено было много судовъ. Есть Мортоновъ элингъ, который можетъ поднять суда, сидящія 22 фута. Перевозка тяжестей производится на слонахъ.

Мульмейнъ также славится климатомъ, преимущественно противъ другихъ мѣстъ Ость-Индіи; отъ ноября до мая дождевыя капли еще можно сосчитать; за то отъ мая до ноября, при SW муссонѣ, нѣтъ ни одного дня безъ дождя.

По мнѣнію командира транспорта «Гилякъ», самое лучшее время для судовъ, плавающихъ въ Мульмейнъ — декабрь, т. е., чтобы судно старалось прибыть въ Мульмейнъ къ декабрю; тогда оно успѣетъ взять грузъ во-время, дойдя до экватора съ NO муссономъ и минуетъ островъ Маврикія, именно въ то время, когда въ томъ мѣстѣ неопасно отъ урагановъ.

Городъ **Монровія**, въ республикѣ Либеріи (W берегъ Африки), расположенъ въ живописной мѣстности и окруженъ самою роскошною тропическою растительностію. По словамъ жителей, здѣсь никогда не было никакихъ эпидимическихъ болѣзней.

Рейдъ представляетъ въ сухое время года спокойную стоянку. Но того же нельзя ожидать въ дождливый періодъ отъ мая до октября, когда господствуютъ свѣжіе западные вѣтра, отъ которыхъ рейдъ совершенно открытъ и которые разводятъ большое и неправильное волненіе. Гребныя суда могутъ входить въ рѣку Мезурадо, при которой расположенъ городъ Монровія.

Морской провизіи и судовыхъ припасовъ въ Монровіи достать нельзя; свѣжую же провизію можно получать въ достаточномъ количествѣ, но не по сходнымъ цѣнамъ.

Бухта **Мю** (Mew), въ Зондскомъ проливѣ, закрыта отъ всѣхъ вѣтровъ. Здѣсь растутъ колоссальныя, красныя, коричне-

выя и тиковыя деревья, добыча которыхъ сопряжена, по непроходимости лѣсовъ, съ большими затрудненіями.

Нагасаки (Японія). Окрестности Нагасаки не изобильны лѣсомъ и доставка его при дурно-устроенномъ сообщеніи, сопряжена съ затрудненіями.

По словамъ флигель-адъютанта Унковскаго, содержаніе командъ въ Нагасаки гораздо дешевле, чѣмъ въ китайскихъ портахъ.

Въ 1865 году стоимость шкиперскихъ припасовъ были нижеслѣдующія:

Флагдукъ разный, аршинъ		» р.	26¾ к.
Парусина — —		» —	80½ —
Свинецъ листовой, фунтъ		» —	26¾ —
Мѣдные листы —		» —	50 —
Шлангъ резиновый —		4 —	69 » —
Тросъ смоленый, въ 2 дюйм. саженъ		» —	32½ —
— — — 3 » — —		» —	83¾ —
— — — 3¼ — —		1 —	9¾ —
— — — 3¾ — —		1 —	20 —
— — — 4 » — —		1 —	35 —
Стеклинь Тросъ бѣлый бородочный Лаглинь Линь бѣлый	сажень	» —	33½ —
Шкимушгаръ бѣлый смол. фунтъ		1 —	» —
Гвозди мѣдные 100 штукъ		1 —	61 —
— желѣзные фунтъ		» —	20 » —
Винты — 100 штукъ		» —	26¾ —

Всѣ эти цѣны должно считать дороже, потому что въ Японіи за фунтъ стерлинговъ получается 6 руб. 30 коп., а среднее 5 р. 40 коп.

Нассау (главный портъ Багамскихъ острововъ). Нассаускій внутренній рейдъ можетъ принимать только суда, сидящія въ грузу менѣе 14 футъ. Внѣшній же рейдъ открытъ съ сѣвера и имѣетъ глубину только на ½ мили отъ берега, такъ что при

вѣтрахъ стоянка здѣсь невозможна. Климатъ здѣсь лучше, чѣмъ въ Гаваннѣ, но лихорадки и здѣсь бываютъ, какъ во всей Вестъ-Индіи. Средства для запасовъ незначительны; уголь имѣется, но не-всегда въ большемъ количествѣ. Обороны вовсе нѣтъ. Войска 400 человѣкъ.

Бухта **Св. Николая** (Магелланов проливъ). Стоянка здѣсь покойная и во время свѣжихъ вѣтровъ; грунтъ песокъ.

Бухта **Ніагата** (на западномъ берегу о-ва Нипона), гдѣ японское правительство, по трактату, обязалось въ 1860 году открыть портъ,—защищена только отъ S и O вѣтровъ матерымъ берегомъ. Глубина на рейдѣ сперва быстро уменьшается отъ 20 до 10 саженъ, а затѣмъ постепенно доходитъ до $2^1/_2$ саженъ. Баръ преграждаетъ входъ въ рѣку; за баромъ глубина 4 и 5 саженъ. Городъ Ніагата обширенъ.

Неаполь. Въ Неаполѣ, по тѣснотѣ гавани, не охотно дается разрѣшеніе иностраннымъ судамъ швартовиться за молой; но русскіе пользуются здѣсь особеннымъ расположеніемъ.

Ниборгскій рейдъ (въ Бельтѣ) закрытъ отъ всѣхъ вѣтровъ и вообще портъ во всѣхъ отношеніяхъ удобенъ, и только погрузка угля здѣсь идетъ медленно, потому что грузовыя суда не поднимаютъ болѣе 400 пудовъ.

Островъ **Нука-Гива**, главный изъ Маркизской группы. Бухта Чичагова, закрытая отъ всѣхъ вѣтровъ, оставлена въ настоящее время, по своей малой величинѣ и узкому входу. Но суда больше останавливаются въ бухтѣ Тайо-Хай (смотри Тайо Хай).

Портъ **Оливіеръ** (на Метелинѣ). Входъ въ портъ съ запада узнать весьма легко по островамъ: Петрасъ и Профилаки, лежащимъ по-близости; идя съ юга, нужно издали направляться

къ проливу въ О части острова. Mid rock слѣдуетъ рѣзать вплоть, въ началѣ прохода, а потомъ проходить въ 20, 30 саженяхъ всѣ мысы праваго или восточнаго берега, оставляя Reef rock и Square rock въ лѣвой рукѣ. Передъ самымъ входомъ въ обширный бассейнъ порта, должно придерживаться вплоть къ скалѣ у горы Zoutro, оставляя ее въ правой рукѣ. Здѣсь вездѣ ровная глубина и одинаково спокойная якорная стоянка. Воды и дровъ достаточно. По всему Средиземному морю, исключая можетъ быть порта Магонъ, нѣтъ подобнаго убѣжища. Неудобство только въ узкости прохода, гдѣ мѣстами, встрѣчающимся судамъ трудно разойтись.

Плимутъ. Въ 1869 году пріобрѣтенные здѣсь припасы и матеріалы обошлись по нижеслѣдующимъ цѣнамъ:

Хлѣбъ бѣлый за пудъ .	2	р. 69	к.
Мясо свѣжее	7	— 74	—
Зелень за порцію. . .	«	— $4^3/_4$	—
Быкъ живой	135	— 45	—
Ромъ за ведро . . .	3	— 72	—
Уголь каменный за пудъ	«	— $12^3/_4$	—

Островъ **Паросъ** (Греч. Архип.), на которомъ наше морское депо, имѣетъ прекрасный климатъ. Рейдъ порта представляетъ прекрасное мѣсто для всѣхъ надводныхъ исправленій. Онъ имѣетъ хорошую глубину и совершенно закрытъ отъ всѣхъ вѣтровъ и большаго волненія.

Бухта **Плая-Парда** (въ Магеллановомъ проливѣ). Грунтъ не въ глубинѣ бухты дуренъ и якорь сдаетъ. По срединѣ входа находится камень и отмель. Наливаться водой легко; дрова не хороши.

Ило-Ило (Филиппинскіе острова) есть одно изъ мѣстъ, подающихъ наиболѣе надежды обратиться со временемъ въ значительный торговый центръ; но какъ портъ—онъ для большихъ судовъ несовсѣмъ удобенъ, такъ какъ имъ приходится стоять въ про-

ливѣ при значительномъ теченіи. Суда, коихъ углубленіе не превышаетъ 17-ти футъ, могутъ входить въ рѣку и грузиться съ короткихъ пристаней на ея приглубыхъ берегахъ.

Отсюда вывозятся грузы сахарнаго песку, и торговля имъ съ каждымъ годомъ развивается.

Бухта **Папеэте** (на о-вѣ Таити), находится на подвѣтренной сторонѣ острова и закрытая съ моря коралловыми рифами, считается лучшею гаванью на Таити. Двѣ батареи, построенныя французами, протекторами этой группы острововъ—защищаютъ входъ на рейдъ. Здѣсь можно пріобрѣтать уголь.

Пальма, главный портъ о-ва Маіорка, можетъ служить убѣжищемъ при всѣхъ вѣтрахъ изъ сѣверныхъ четвертей компаса и представляетъ нѣкоторыя средства; но уголь здѣсь очень дорогъ (80 фр. за тоннъ). Грунтъ на рейдѣ песокъ.

Пунта-Аренасъ (въ Магелановомъ проливѣ). Начиная отъ Пунта-Аренасъ берегъ Магелланова пролива покрытъ густымъ лѣсомъ, такъ что суда, становясь на якорь, могутъ почти во всѣхъ бухтахъ удобно рубить дрова. Существованіе поселенія въ Пунта-Аренасѣ, гдѣ живетъ и губернаторъ Чилійскаго поселенія, вполнѣ благодѣтельно для судовъ, проходящихъ Магелановымъ проливомъ, въ томъ отношеніи, что въ случаѣ нужды здѣсь всегда можно получить изъ правительственныхъ запасовъ нѣсколько провизіи и сдѣлать незначительныя исправленія. Прѣсная вода вездѣ въ изобиліи.

Бухта эта не защищена отъ SO вѣтровъ, при которыхъ разводитъ волненіе. Вообще опись Магелланова пролива замѣчательно хороша.

Бухта **Puerto** (Патагонск. берегъ; на пути въ Тихій океанъ каналомъ Смита), имѣетъ глубину 9 саженъ; грунтъ мелкій песокъ. Внутренняя бухта чрезвычайно хорошая и дрова въ изобиліи.

Заливъ **Пинасъ** (тамъ же), довольно покойный, грунтъ хорошій.

Пирей. Прекрасная Пирейская бухта закрыта со всѣхъ сторонъ. Жаль только, что вода здѣсь такъ дурна и при скопленіи судовъ ее бываетъ такъ недостаточно, что обыкновенно опрѣсняютъ себѣ воду, требующуюся для питья и варки; добываемую же изъ Пирейскихъ колодцевъ употребляютъ почти только на мытье бѣлья.

Въ углѣ встрѣчается здѣсь крайній недостатокъ. Морская провизія есть и цѣна ей нѣсколько ниже цѣнъ прочихъ портовъ Средиземнаго моря; но сухари непрочнаго приготовленія и ими нельзя запасаться въ большомъ количествѣ.

Петалійскіе острова (Греческ. Архип.). Здѣсь единственный колодезь, который даетъ горькую воду; лѣсу нѣтъ, грунтъ песокъ, — что при неимѣніи мѣста дрейфовать и размѣрахъ нашихъ судовъ, составляетъ печальныя условія для порта. Единственная выгода якорнаго мѣста между островами, по безлюдности ихъ, заключается въ томъ, что можно бросать во всѣ стороны снаряды, не опасаясь нанести ни малѣйшаго ущерба кому-либо.

Порто-Гранде (на островѣ С.-Винцентъ). Здѣшній рейдъ принадлежитъ къ числу немногихъ первоклассныхъ рейдовъ земнаго шара. Англичане предпочли безплодныя окрѣстности этой гавани плодороднымъ и обитаемымъ островамъ архипелага и учредили здѣсь станцію для пароходныхъ линій на мысъ Доброй Надежды и въ Южную Америку. Милліона три пудовъ угля въ складахъ, принадлежащихъ разнымъ конкурентамъ; пристани противу складовъ; краны, тачки, вагоны, шаланды, буксирный пароходъ, небольшой Мортоновъ элингъ для баржъ, даже мѣшки. Уголь дешевле, чѣмъ на Тенерифѣ. Здѣсь никогда не бываетъ болѣзней, свойственныхъ архипелагу Зеленаго мыса (*).

Здѣшняя вода очень не хороша, хотя и проведена на пристань. Два матроса съ фрегата «Свѣтлана» чуть-чуть не сдѣлались жертвами: напившись воды на берегу, они схватили такую сильную холеру, что были уже привезены на фрегатъ въ судорогахъ.

(*) Изъ донесенія капитана 1 ранга Попова.

Свѣжая провизія для команды недорога; но мясо и зелень необходимо заказывать немедленно по приходѣ, потому что быковъ бьютъ только 2 раза въ недѣлю, а зелень привозится съ ближайшихъ острововъ.

Конечно, голый и пустынный островъ не представляетъ средствъ для освѣженія команды судна большаго ранга и не можетъ служить развлеченіемъ послѣ продолжительнаго плаванія; но за то рейдъ очень покоенъ и хотя зыбь доходитъ значительная, но сообщеніе съ берегомъ никогда не прекращается.

Дрова здѣсь дороги. Да и вообще на берегу, кромѣ рѣдкаго кустарника, нѣтъ ни одного дерева. На фрегатѣ «Аскольдъ» едва могли найти здѣсь кряжъ отъ разломаннаго судна, длиною въ 16 футъ, и въ діаметрѣ 16 дюйм., но и за это дерево заплатили 40 французскихъ талеровъ.

Входъ на рейдъ удобенъ и всегда возможенъ. Кромѣ этого удобства С.-Винцентъ лежитъ какъ разъ на срединѣ пути между Европой и Бразиліей. Такъ какъ здѣсь главный предметъ торговли составляетъ уголь, то поставщики не охотно берутся за поставки другихъ предметовъ, если уголь не имъ заказанъ.

Если кто нуждается только въ одной водѣ, тому самое лучшее зайти въ бухту Тарафаль на о. Св. Антонія, гдѣ лучшая вода изъ всѣхъ острововъ Зеленаго мыса.

Климатъ въ Порто-Гранде превосходный; постоянно дующій свѣжій NO значительно умѣряетъ жаръ, такъ что не смотря на 17° широты, постояно пріятная теплая погода; ночью также тепло, какъ и днемъ; дождя и росы почти никогда не бываетъ. Эпедемическихъ болѣзней нѣтъ.

Порто-Прая (о-ва Зеленаго мыса). По замѣчанію капитанъ-лейтенанта Стааля, рейдъ Порто-Прайя весьма неудобенъ, по дороговизнѣ и недостатку припасовъ и по огромнымъ бурунамъ, затрудняющимъ сообщеніе съ берегомъ и доставку прѣсной воды. Угля здѣсь никогда нельзя найти въ продажѣ.

Ріо-Жанейро рѣдко посѣщается европейскими судами, по причинѣ господствующихъ здѣсь лихорадокъ, которыя преиму-

щественно бываютъ въ зимніе мѣсяцы, т. е. въ маѣ, іюнѣ, іюлѣ и августѣ.

Уголь, припасы и въ особенности парусина и такелажъ очень дороги.

Цѣны припасамъ были:

	въ 1865 г.	1868 г.
Каменный уголь за тоннъ. .	20 р. — к.	15 р. 98 к.
Мясо фунтъ.	» — 16 —	» — 9½ —
Ромъ ведро	5 — 7 —	3 — 20 —
Красное вино	5 — 66 —	» — « —
Сухари пудъ	3 — 36 —	4 — 32 —
Хлѣбъ бѣлый	3 — 24 —	3 — 39 —
Рисъ.	3 — 31 —	3 — 15 —
Горохъ	3 — 31 —	3 — 78 —
Вода за тоннъ	1 — 76 —	
Зелени порція на человѣка .	» — 7 —	
Голики дюжина отъ 1 р. 52 к. до	2 — 66 —	
Льняная прядь для набивки, пудъ	21 — 73 —	
Шкимушгаръ.	19 — » —	
Масло деревянное	14 — 40 —	
Сала пудъ.	6 — 72 —	
Дрова сажень	24 — » —	
Быки штука	80 — » —	

По курсу 26 ноября 1865 г. фунтъ стерлинговъ (6 р. 30 коп.) равнялся 9500 рейсамъ.

Сахаръ пудъ	7 р. 16 коп.	4 р. 99	к.
Чай фунтъ.	1 — 78 —		
Уксусъ ведро. . . .	2 — 2 —	1 р. 88	к.
Соль пудъ.	» — » —	» — 36½	—

Бухта **Розасъ**, лучшая по всему восточному берегу Испаніи, весьма бѣдному портами для большихъ судовъ; но мѣсто лишено всякихъ средствъ и можетъ только служить убѣжищемъ при крѣпкихъ восточныхъ и сѣверныхъ вѣтрахъ. При мистралѣ

пароходу легко также войти въ нее, но парусное судно, лавируя, будетъ подвержено жестокимъ порывамъ съ смѣжныхъ Пиринейскихъ горъ.

Портъ **Romblon**, на островѣ тогоже имени (Филиппинскіе острова). Эта маленькая гавань раздѣляется коралловыми рифами на два рейда,—оба совершенно защищенные отъ всѣхъ вѣтровъ. Внутренній рейдъ довольно тѣсенъ, но на внѣшнемъ можетъ помѣститься до 10 судовъ. Romblon, какъ портъ, не имѣетъ никакихъ средствъ, кромѣ отличной воды, кокосовъ, банановъ и небольшаго количества тропическихъ овощей. Онъ посѣщается маленькими пароходами и канонерскими лодками, которые содержатъ сообщеніе между южными портами и Маниллою и наблюдаютъ за пиратами съ Сулуйскихъ острововъ. Для облегченія входа въ портъ—на оконечности рифовъ поставлены знаки, а на N мысу—устроенъ маякъ.

Бухта **Relief**, въ проливѣ Нельсонъ (Ново-Зеландія), имѣетъ глубину 13 саженъ, грунтъ камень съ ракушкой; стоянка очень дурная: вѣтеръ мѣняется отъ NW къ SW.

Бухта **Rocky** (на пути Магелл. проливомъ и каналомъ Смита), имѣетъ глубину 12 саженъ; грунтъ песокъ съ ракушкой. Въ бухтѣ, за камнями, можно швартовиться.

Портъ-Роялъ, на Ямайкѣ. Смотри **Кингстонъ**.

Санта-Крузъ (на о-вѣ Тенерифѣ). Рейдъ тѣсенъ, глубина близъ самаго берега и за тѣмъ быстро увеличивается; морской вѣтерь тоже никогда до берега не доходитъ, а потому на немъ стоять спокойно, въ особенности, если судно будетъ имѣть съ кормы конецъ къ берегу. Мясо, дичь, вино, фрукты въ изобиліи и по цѣнѣ весьма умѣренной. Мясо около 12 коп. фунтъ. Доставка на суда производится съ большею быстротою и удобствомъ. Сообщеніе съ берегомъ почти никогда не прекращается, потому что для шлюпокъ есть молъ.

Свѣдѣнія эти позаимствованы изъ донесенія капитана 1 ранга Попова. По словамъ же кап. 1 ранга Кузнецова, о-въ Тенерифъ по многимъ причинамъ неудобенъ. Глубокій и открытый рейдъ опасенъ во всякое время года; всѣ припасы вообще дороги и наконецъ замѣчено, что Тенерифская возвышенная группа острововъ отнимаетъ пассатъ, вслѣдствіе чего большая часть мореплавателей встрѣчаютъ южнѣе ихъ штили съ неспокойнѣйшею зыбью.

Капитанъ-лейтенантъ Бирюлевъ говоритъ, что рейдъ этотъ, имѣя всѣ видимыя невыгоды, т. е. будучи совершенно открытъ отъ SO и имѣя дурной грунтъ, неменѣе того совершенно безопасенъ; мель Тенерифа закрываетъ его отъ сѣверныхъ вѣтровъ, въ тоже время препятствуетъ доходить и южному; здѣсь почти не запомнятъ несчастій, хотя на рейдѣ всегда много судовъ.

Городъ **Симоносеки** (Японія), расположенъ на значительномъ протяженіи. Угля весьма мало и то худаго качества.

Сингапуръ (Малакск. полуостр.), посѣщается большимъ числомъ купеческихъ судовъ, слѣдующихъ изъ Европы, Индіи и Китая. Заказъ рангоута, а также необходимыя покупки для отряда капитана 1 ранга Кузнецова производились здѣсь чрезъ посредство французскаго и англійскаго коммисіонеровъ. Сдѣланныя на здѣшней верфи стеньги стоятъ каждая 80 доллар., брамъ-стеньга 30, форъ-стеньга 43 дол. Каменный уголь пріобрѣтенъ по 25 коп. за пудъ—изъ запасовъ для англійскихъ военныхъ судовъ.

Говоря о средствахъ Сингапура для снабженія судовъ провизіею и матеріалами, надо замѣтить, что все въ немъ чрезвычайно дорого и невсегда можно найти; такъ напримѣръ, не смотря на благовременно сдѣланный заказъ сухарей для фрегата «Свѣтлана», онъ не былъ исполненъ вполнѣ. Доставленные же разнокачественные сухари, скупленные съ купеческихъ судовъ, стоили отъ 8 до 15 сент. за фунтъ, 150 тоннъ угля были пріобрѣтены, по недостатку его въ запасѣ для англійскихъ военныхъ судовъ, въ частной продажѣ, по 18 долларовъ за тоннъ.

Что же касается до исправленія корпуса и машины судна, то здѣсь нѣтъ никакихъ приспособленій; самый лѣсъ дорогъ, по не-

достатку рабочихъ рукъ и даже англійское правительство, для исправленія мелкихъ своихъ судовъ, посылаетъ ихъ въ Батавію.

Въ здѣшнемъ сухомъ докѣ, длиною въ 400 футъ, глубина при входѣ бываетъ только отъ 13 до 14 футъ.

Саймонсъ-бай (мысъ Доброй Надежды). Бухта довольно покойная и только слишкомъ частые и весьма свѣжіе SO вѣтра затрудняютъ и даже вовсе прекращаютъ сообщеніе съ берегомъ.

Городъ небольшой, двѣ-три улицы, параллельныхъ одна другой и расположенныхъ у подножія каменныхъ горъ.

Саймонсъ-байское адмиралтейство небольшое, но прекрасно организованное. Здѣсь отрядъ капитана 1 ранга Кузнецова былъ снабженъ водою, углемъ и многими запасами. Стоянка въ бухтѣ довольно покойная и только слишкомъ частые и весьма свѣжіе SO вѣтра съ берега, затрудняя и вовсе прекращая сообщеніе съ берегомъ, не дозволяютъ вѣрно расчитывать на полученіе съ берега необходимыхъ припасовъ.

Большая часть предметовъ, необходимыхъ для судовъ, доставляются сюда изъ Капштата по довольно дорогой цѣнѣ.

По словамъ нашего консула въ Капштатѣ г. Томсона, въ лѣтнее время (считая отъ сентября до марта), Столовая бухта представляетъ удобнѣйшій и закрытѣйшій портъ, отъ преимущественно дующихъ въ это время юго-западныхъ вѣтровъ; Саймонсъ-бай удобенъ во все остальное время года. Но капитанъ 1-го ранга Поповъ говоритъ, что военнымъ судамъ, имѣющимъ въ виду освѣжить команды, во всякое время должно предпочитать Саймонсъ-байскую бухту. Расходы на доставку нѣкоторыхъ запасовъ выкупаются возможностію ежедневнаго отпуска людей на берегъ, въ небольшой военный городъ, гдѣ гораздо менѣе соблазна, а полицейскій надзоръ бдителенъ.

Здѣсь чрезвычайно много рыбы. Но между нею есть ядовитая (Toad fish), маленькій кусокъ которой причиняетъ непремѣнную и весьма скорую смерть. Длина этой рыбы около $^1/_2$ фута; спина темная, съ черными полосками; брюхо бѣлое съ желтоватыми крапинками; она плаваетъ близъ поверхности воды, скоро хватаетъ удочку и, будучи вынута изъ воды, сильно дышетъ.

Корветъ «Посадникъ» заготовилъ здѣсь нѣкоторое количество посоленой рыбы, для пищи во время говѣнья.

Провизія здѣсь сравнительно съ Ріо-Жанейро, дороже, кромѣ барановъ и картофелю. Сухари стоили въ 1860 году 24 шилинга за 100 англійскихъ фунтовъ, что составляетъ 2 руб. 95 коп. за пудъ. Солонина по 1 фунт. 1 шилин. за пудъ. Уголь—валлійскій за тонн 35 шилинговъ, а въ городѣ— ньюкастльскій 76 шилинговъ.

Островъ **Сира** (Греч. Архипел.). Рейдъ необыкновенно стѣсненъ; суда жмутся къ сѣверному берегу, гдѣ грунтъ гораздо лучше, нежели въ южной части бухты. Рейдъ совершенно открытъ восточнымъ вѣтрамъ. Маякъ, поставленный на О-вѣ Хайдаро и огонь на молѣ, идущей отъ города къ югу, дѣлаетъ рейдъ Сиры доступнымъ для входа въ ночное время.

Заливъ **Стонія** (на островѣ Кандія). Хорошее якорное мѣсто находится въ сѣверной части залива, въ 3-хъ кабельтовахъ отъ берега; глубина отъ 9 до 12-ти саженъ; грунтъ крѣпкій песокъ. Въ южной же части грунтъ камень.

Сидней (портъ Джаксонъ въ Австраліи). Здѣсь есть каменный сухой докъ въ 500 футъ длины, могущій принять судно наибольшихъ размѣровъ; кромѣ того въ самой глубинѣ бухты устроено еще нѣсколько доковъ и элинговъ.

Морская зыбь не доходитъ до Сиднейскаго рейда. Входъ въ портъ-Джаксонъ открытъ отъ О, но вслѣдъ за тѣмъ общее направленіе бухты разомъ измѣняется на SW. Бухта закрыта отъ всѣхъ вѣтровъ и имѣетъ болѣе 10 миль длины.

Гавань **Стенлей**. См. портъ *Вильямъ*.

Сайгонъ, единственная станція для паровыхъ судовъ на переходѣ изъ Сингапура въ Гонъ-Конгъ. Портъ этотъ расположенъ на прекрасной и удобной для плаванія рѣкѣ Денгнай, и не представляющей никакого затрудненія для входа въ нее; такъ

что не смотря на узкость рѣки (мѣстами около 60 саженъ) шкуна «Сахалинъ», въ 1862 году, шла по ней полнымъ ходомъ.

Въ половинѣ пути встрѣчается коралловая банка, съуживающая проходъ, а въ 10 миляхъ выше—другая и вьется отъ того же лѣваго берега, а потому слѣдуетъ только придерживаться здѣсь вплотную къ правому берегу.

На мысѣ Св. Іакова поставленъ хорошій маякъ, у котораго обыкновенно принимаютъ лоцмановъ.

Въ Сайгонѣ шкуна «Сахалинъ» въ 1862 году, клиперъ «Гайдамакъ» и корветъ «Новикъ» въ 1863 году,—наполнили свои угольные ящики изъ запасовъ французовъ, такъ какъ въ частной продажѣ угля не было.

Островъ **Сулу** (въ группѣ Филиппинскихъ острововъ), замѣчателенъ по своему прекрасному мѣстоположенію. Населенъ племенемъ, у котораго разбой составляетъ одно изъ любимѣйшихъ занятій. Живность и овощи въ сходной цѣнѣ и большомъ количествѣ.

Саламинскій проливъ (Грецiя). Въ $2^1/_2$ миляхъ отъ Пирея, нерѣдко посѣщается нашими судами въ особенности же въ то время, когда, при скопленіи судовъ на Пирейскомъ рейдѣ, такъ трудно избѣжать столкновенія, при перемѣнѣ вѣтра.

Саламинскій проливъ имѣетъ хорошій грунтъ; воздухъ здѣсь гораздо чище и здоровѣе Пирейскаго. Единственное неудобство этого мѣста, что по-близости нѣтъ прѣсной воды.

Портъ **Сантъ-яго-де-Куба** (Вестъ-Индія) совершенно закрытъ съ моря и находясь въ долинѣ между горами, считается нездоровымъ въ отношеніи лихорадокъ— желтой и перемежающейся. Въ военномъ отношеніи портъ достаточно защищенъ замкомъ Моро, чему особенно способствуетъ узкость входа, неболѣе 50-ти саженъ.

Сіенфуегосъ (Вестъ-Индія). Мѣстность здѣсь здоровѣе,

чѣмъ въ Сантъ-яго-де-Куба. Воздухъ постоянно освѣжается періодическими суточными вѣтрами. Глубина рейда достаточна для всякаго рода судовъ; но входъ весьма затрудительный. На разстояніи 90 саженъ приходится дѣлать поворотъ въ 8 румбовъ при сильномъ теченіи. Стоянка спокойная и рейдъ обширный. Средства для запасовъ довольно значительныя; вода имѣется въ большомъ количествѣ и легко доставляется.

Портъ **Сандъ** (устье Суэцскаго канала со стороны Средиземнаго моря). Здѣсь большое механическое заведеніе. Вода проведена изъ Измаильи.

Заливъ **Тояма**, на островѣ Нипонѣ, у города того-же имени, не представляетъ никакихъ удобствъ къ якорной стоянкѣ, будучи открытъ почти для всѣхъ вѣтровъ.

Бухта **Таїо-хаї**, на островѣ Нука-Гива, главномъ изъ Маркизской группы,—открыта съ юга и не доставляетъ судну спокойной стоянки: зыбь постоянная, а частые горные порывы непрестанно ворочаютъ судно и запутываютъ цѣпь. Здѣсь можно достать въ необходимомъ количествѣ свѣжее мясо и зелень.

Бухта **Том** (на пути въ Тихій океанъ каналомъ Смита), имѣетъ глубину 16 саженъ, грунтъ песокъ съ ракушкой. При готовыхъ парахъ, стоянка при господствующемъ вѣтрѣ покойна.

Бухта **Tuesday** (въ Магелановомъ проливѣ). При ненадежномъ грунтѣ, эта бухта очень открыта.

Островъ **Таити** (бухта Папеите). Островъ этотъ, состоящій подъ покровительствомъ Франціи, есть резиденція королевы и коммисара французскаго правительства. По своему здоровому климату и превосходнымъ гаванямъ, онъ можетъ служить прекраснымъ мѣстомъ для освѣженія командъ; но какъ онъ находится внѣ всякаго тракта, то французы не обра-

щаютъ на этотъ пунктъ большаго вниманія, тѣмъ болѣе, что и условія климата не поощряютъ къ работамъ. Въ Папеити находится небольшое адмиралтейство съ Мортоновымъ элингомъ, которое можетъ вполнѣ удовлетворить нуждамъ двухъ-трехъ судовъ.

Триполи (на берегу Сиріи). Стоянка въ Триполи гораздо покойнѣе чѣмъ въ Бейрутѣ, хотя и тутъ, во время свѣжихъ погодъ, небезопасно находиться на якорѣ; бухта открыта съ моря отъ N до WtN, а отъ этого румба идетъ гряда острововъ до StW, которые защищаютъ рейдъ, и малая глубина между ними разбиваетъ волненіе. По замѣчанію лоцмановъ, самые опасные вѣтра—береговые, а какъ грунтъ по всему рейду мелкій песокъ съ иломъ, то и нельзя быть увѣреннымъ, чтобы выдержали якоря, тогда какъ съ подвѣтра находятся каменистые острова.

Тулонъ. Въ Тулонѣ 4 дока, но только одинъ изъ нихъ можетъ вмѣщать суда отъ 250 до 300 футъ длиною.

Островъ **Тенериф**ъ. Въ 1865 году цѣны припасамъ были здѣсь слѣдующія:

Мясо пудъ.	5 р. 12 к.
Сухари —	4 — 43 —
Красное вино ведро . . .	6 — 88 —
Чай фунтъ.	« — 75 —
Уксусъ ведро.	4 — « —
Соль пудъ.	1 — 72 —
Вода тоннъ	2 — 50 —
Каменный уголь	13 — 75 —

Островъ **С.-Томасъ** (Вестъ-Индія). Портъ этотъ портофранко и служитъ центромъ пароходнаго сообщенія съ Европой. Навѣтренными островами, принадлежащими Испаніи, Даніи, а также между Панамою и Галифаксомъ; онъ имѣетъ большое значеніе въ здѣшнихъ водахъ. Островъ этотъ, съ освобожденіемъ негровъ, не производитъ ничего.

*

Глубина достаточна для всякихъ судовъ и грунтъ хорошій, но рейдъ тѣсный и большимъ судамъ мало мѣста ворочаться. Стоянка спокойная и безопасная, исключая времени урагановъ. Климатъ хорошій. Средства для запасовъ достаточныя, уголь довольно въ большомъ количествѣ и сравнительно дешевъ; вода дождевая. Рейдъ защищенъ батареею и фортомъ, которые надъ нимъ господствуютъ.

С.-Франциско. По количеству предметовъ привозной торговли, богатству и разнообразію мѣстныхъ произведеній природы и сравнительной дешевизнѣ тѣхъ и другихъ, С.-Франциско безспорно занимаетъ первое мѣсто между всѣми портами Тихаго океана. Уголь въ 1859 году стоялъ въ высокой цѣнѣ; но за то— за всѣ другіе предметы платити весьма дешево, напримѣръ: за сухари по 4 цента, тогда какъ въ портахъ Китайскаго моря цѣна ихъ доходитъ до 8 и до 11 центовъ.

Островъ **Св. Ѳомы** (S.-Thomas). (Смотри *С.-Томасъ*).

Фунчальскій рейдъ (на о-вѣ Мадера) совершенно открытъ съ юга; но тѣмъ не менѣе якорная стоянка безопасна (смотр. *о-въ Мадера*).

Портъ **Фальмутъ**, на юго-западной оконечности Англіи. Въ устьѣ р. Фаль стоять чрезвычайно покойно.

Портъ **Фусанъ** (на англійскихъ картахъ Чусанъ) на южномъ берегу Корейскаго полуострова. Корветъ «Посадникъ» въ 1862 году заходилъ въ глубину бухты, подъ предлогомъ надобности въ свѣжей провизіи: встрѣтилъ здѣсь прекрасный пріемъ и былъ снабженъ всѣмъ, что только можно было получить.

Ферроль. По глубинѣ, обширности, безопасности своего рейда и по средствамъ, которыми онъ располагаетъ, считается лучшимъ портомъ въ Испаніи. Единственный недостатокъ его за-

ключается въ томъ, что свѣжіе N вѣтра, иногда рѣшительно не дозволяютъ ни одному судну выйти въ море, безъ риску быть прижатымъ къ скалистымъ берегамъ Галиціи.

Феррольскій рейдъ, будучи самъ бухтою, образуетъ нѣсколько малыхъ бухтъ, въ которыхъ вездѣ грунтъ хорошъ; но самое безопасное и спокойное мѣсто для якорной стоянки бухта Malata.

Гавань и собственно портовыя устройства даютъ главное значеніе Ферролю. Гавань занимаетъ площадь въ 507300 квадр. футъ и подраздѣлена на передовую (avant darse) и главную (darso). Вооружающіяся суда стоятъ здѣсь у самыхъ мастерскихъ. Глубина гавани при малой водѣ отъ 32 до 35 футъ.

Впереди большаго зданія механическаго завода, расположено два дока.

Заливъ **Porte Philip** (Австралія). Очень напоминаетъ Авачинскую губу. Онъ тянется по меридіану на 30 миль и почти на столько же по параллели. Суда останавливаются въ Hobson bay. По углубленію фрегата «Свѣтлана», онъ не могъ пройти сюда кратчайшимъ фарватеромъ, а подъ проводкою лоцмана прошелъ 12 миль вдоль южной части залива, пока вышелъ на ровную глубину отъ 10 до 15 саженъ. (Смотри Мельбурнъ).

Портъ **Фамин** (Магеллановъ проливъ). Здѣсь наливка водой очень удобна, изъ колодца и рѣки; вельботъ входитъ въ рѣчку; дрова есть хорошія, но далеко перевозить. Грунтъ мелкій песокъ. Бухта защищена отъ господствующаго вѣтра.

Бухта **Fortune** (каналъ Смита) имѣетъ глубину $16^1/_2$ саженъ грунтъ песокъ; стоянка довольно покойная, но находятъ съ горъ чрезвычайно сильные порывы. Дрова хороши, и водой наливаться удобно изъ рѣки.

Островъ **Фаялъ** (Азорскіе острова) въ настоящее время сдѣлался мѣстомъ захода возвращающихся въ Европу военныхъ

паровыхъ судовъ, которыя въ короткое время получаютъ здѣсь уголь, свѣжую провизію и воду.

Хотя Фаяльскій рейдъ и открытъ отъ SO, но, благодаря превосходному грунту, суда и при этомъ вѣтрѣ отстаиваются здѣсь хорошо.

Островъ **Флоресъ**, находясь на вѣтрѣ всей группы Азорскихъ острововъ, служитъ для повѣрки плаванія всѣмъ судамъ идущимъ въ Европу, и производя въ изобиліи огородныя овощи и растенія, скоро сбываетъ ихъ по весьма умѣреннымъ цѣнамъ, и потому почти ежедневно посѣщается приходящими судами.

Островъ этотъ не представляетъ удобныхъ и безопасныхъ мѣстъ для якорной стоянки.

Бухта **Halt** (на пути Магелл. проливомъ и каналомъ Смита). Глубина 25 саженъ, грунтъ иль; стоянка покойна и при свѣжемъ вѣтрѣ. Водою можно наливаться изъ безчисленнаго множества каскадовъ съ горъ, хорошія дрова въ юго-восточной части бухты.

Хакодате (Японія). Входъ въ бухту не труденъ, бросая якорь въ закрытой бухтѣ, не слѣдуетъ становиться на глубинѣ въ обрѣзъ— надо расчитать на $2^1/_2$ фута отлива и на дурной грунтъ, покрытый лишь сверху наноснымъ иломъ.

Зазимующее здѣсь судно не встрѣтитъ недостатка въ провизіи. Правда, отсутствіе гавани и величина залива, по которому свободно гуляетъ NW вѣтеръ, представляютъ нѣкоторыя неудобства, но за то рейдъ во всю зиму свободенъ отъ льда.

Для снабженія судовъ провизіею большихъ средствъ здѣсь нѣтъ. Вода хороша.

Въ 1865 году стоили здѣсь:

Сухарей пудъ	2	дол.	77 сант.
Уксусу ведро	»	—	61 —
Масла пудъ	3	—	93 —
Сахару —	5	—	60 —

О-въ **Чилоэ** (въ Чили). Санъ-Карлоскій рейдъ открытъ отъ

NW вѣтра. Здѣсь въ городѣ можно пополнить запасы провизіи; но угля нѣтъ и если на лодку «Моржъ» было пріобрѣтено его 30 тоннъ, то это случайно -- уголь этотъ былъ оставленъ частнымъ пароходомъ.

Передъ входомъ на рейдъ приходится пройти чрезъ огромный бурунъ, разводимый на большой глубинѣ, сильными встрѣчными теченіями. Бурунъ этотъ особенно силенъ при крѣпкихъ W вѣтрахъ, и довольно опасенъ для парусныхъ судовъ.

Чусанъ (смотри *Фусанъ*).

Шанхай. Плаваніе въ Шанхай, для судовъ корветскаго ранга, затрудняется баромъ въ рѣкѣ Вусунгѣ, по которому они не могутъ проходить въ малую воду. Мутная вода Вусунга не можетъ быть употребляема безъ предварительнаго очищенія.

Въ Шанхаѣ хотя суда и могутъ производить всѣ необходимыя исправленія, но медленность, съ которою сопряжены тамъ всякія работы, доведена до крайнихъ предѣловъ, и эта медленность тѣмъ непріятна, что заработная плата весьма значительна. Стоимость исправленія здѣсь клипера «Гайдамакъ» обошлась около 35000 рублей.

Въ 1866 году уголь, провизія и различные припасы покупались въ Шанхаѣ по слѣдующимъ цѣнамъ:

Ромъ ведро.	5	р. 6	к.
Красное вино	5	— 65	—
Уксусъ.	2	— 6	—
Сахару пуд.	6	— 18	—
Гороху —	3	— 50	—
Рису —	2	— 25	—
Соли —	1	— 99	—
Табаку —	24	— 95	—
Мыла —	6	— 72	—
Каменнаго угля тоннъ отъ 24 р. 44 к. до . . .	22	— 86	—
Касторовaго масла пудъ.	10	— »	—
Сала пудъ.	7	— 98	—

Желѣза сортоваго пудъ .	6	р. 33	к.
Проволоки желѣзн. фунт.	»	— 41 1/2	—
— мѣдной —	2	— 8	—
Листовой мѣди пудъ. .	25	— 16 1/2	—
Нашатырю фунтъ. . .	»	— 70	—
Наждаку пудъ. . . .	17	— 48 3/4	—
Карандашн. порошка пуд.	12	— 50	—
Парусины 51 аршинъ .	19	— 43 1/4	—
Угля древеснаго четвер.	2	— 77 1/2	—
Чернеди пудъ	4	— 66 1/2	—
Бѣлилъ —	6	— 28	—
Зеленаго крону . . .	6	— 28	—
Олифы	14	— 8	—

Въ Шанхаѣ цѣны на провизію и на всякаго рода запасы вообще выше цѣнъ японскихъ. И потому, флигель-адъютантъ Унковскій заготовлялъ сухари въ Нагасаки, которые обошлись втрое дешевле шанхайскихъ.

Шербургъ. Для судовъ, отправляющихся въ дальнее плаваніе, слѣдуетъ заготовлять всѣ запасы продовольствія въ Шербургѣ предпочтительно предъ Портсмутомъ, потому что въ Шербургѣ все дешевле, въ особенности для средствъ нижнихъ чиновъ.

Хотя въ Шербургѣ нѣтъ въ большомъ количествѣ запасовъ, но ихъ можно выписывать изъ Гавра.

Въ 1865 году тамъ покупали, напримѣръ: ромъ и коньякъ по 3 руб. ведро; красное вино 1 руб. 25 коп.; зелень менѣе 1/2 к. порція; уголь 36 фр. тоннъ; на консервы, заказанные въ Mans, сдѣлана уступка 15% противъ цѣны фабричной; сахаръ по 3 руб. 70 коп. пудъ; чай 60 коп. фунтъ.

Въ 1868 году куплено:

Уголь пуд.	»	р. 16	к.
Мясо —	6	— 30	—
Хлѣбъ —	1	— 80	—
Зелень порція	»	— 1	—

Ромъ ведро	3	р. 50	к.
Красное вино	1	— 75	—
Сухари пуд.	2	— 62½	—
Соль —	»	— 57½	—
Сахаръ —	4	— 12½	—
Уксусъ ведро	1	— »	—
Горохъ пудъ	1	— 60	—
Рисъ —	2	— 37½	—
Куръ штука.	»	— 62	—

Здѣшняя таможня не дозволяетъ грузить ночью шаландъ съ угольныхъ складовъ, а потому нагрузка идетъ довольно медленно. Обстоятельство это на столько важно, что можетъ послужить правиломъ для нашихъ судовъ, выходящихъ осенью изъ канала и нуждающихся въ большомъ количествѣ угля, какъ напримѣръ, въ 425 тоннъ—избѣгать Шербурга, а предпочесть Плимутъ, гдѣ стоянка при NO несравненно покойнѣе и доставка угля дѣлается усиленно (*).

За то Шербургъ, какъ портъ имѣетъ всѣ средства къ исправленію судовъ.

Если какимъ либо случаемъ—говоритъ контръ-адмиралъ Беренсъ—нашимъ военнымъ судамъ за-границей, придется имѣть нужду въ исправленіяхъ, то нельзя рекомендовать ничего лучше Шербургскаго порта; независимо отъ удобствъ входа и превосходныхъ средствъ порта, отличное производство работъ и предупредительность мѣстныхъ властей даютъ ему преимущество предъ многими портами канала.

Яффа (по берегу Сиріи). Сильное южное теченіе не рѣдко мѣшаетъ здѣсь судну стать по вѣтру и подвергаетъ его большой качкѣ. Наливаются водой въ единственномъ колодцѣ, изъ котораго вычерпываютъ иногда воду до того, что приходится дожидаться накопленія ея. Кромѣ того барказъ становится на мель въ нѣкоторыхъ мѣстахъ за грядою камней, гдѣ расположенъ колодецъ, а при волненіи и самый выходъ изъ-за гряды не безопасенъ для него.

(*) Свѣдѣніе, доставленное командиромъ фрегата «Дмитрій Донской» 1868 г.

ВѢДОМОСТЬ

О ЦѢНАХЪ МОРСКОЙ ПРОВИЗІИ ВЪ РАЗНЫХЪ ЗАГРАНИЧНЫХЪ ПОРТАХЪ.

(ПРЕДСТАВЛЕНА ФЛИГЕЛЬ-АДЪЮТАНТОМЪ **ПОПОВЫМЪ**).

НАИМЕНОВАНІЕ ПРОВИЗІИ И ПРОЧ.			Копенгагенъ.		Портсмутъ.		Брестъ.		О. Тенериф.		Порто-Гранде.		Рio-Жанейро.		Капштатъ.		Анжеръ.		Батавія.	
			Р.	К.	Р.	К.	Р.	К.	Р.	К.	Р.	К.	Р.	К.	Р.	К.	Р.	К.	Р.	К.
Мясо соленое	Д Ъ.		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5	29	—	—	—	—
— свѣжее	Д Ъ.		6	2	7	60	3	56	5	12	—	—	9	60	4	45	—	—	7	50
Свинина соленая	Д Ъ.		7	40	7	50	6	31	—	—	—	—	7	58	6	97	—	—	7	10
Мясо. 1-й сортъ	Д Ъ.		9	70	9	30	*8*	*2*	—	—	—	—	18	50	17	91	—	—	28	54
Мясо. 2-й сортъ	Д Ъ.		8	80	—	—	*7*	*53*	—	—	—	—	17	70	17	14	—	—	27	5
Крупа	Д Ъ.		2	41	2	32	1	88	—	—	3	—	3	87	3	21	—	—	2	17
Горохъ	Д Ъ.		1	87	—	—	1	47	—	—	—	—	*5*	*22*	4	3	—	—	3	90
Сухари	У		2	75	—	—	*1*	*98*	—	—	—	—	2	79	3	31	—	—	—	—
Соль	У		—	—	—	—	—	57	—	—	—	—	—	64	—	*40*	—	—	—	71
Хлѣбъ	У		—	—	—	—	—	*91*	3	11	—	—	5	30	2	76	—	—	5	82
Консервы	П		—	—	—	—	19	75	—	—	—	—	25	21	19	70	—	—	23	97
Сахаръ	П		—	—	—	—	7	2	—	—	—	—	7	6	4	51	—	—	5	10
Мыло	П		—	—	4	60	*4*	*21*	—	—	—	—	7	60	4	25	—	—	5	96
Табакъ	П		25	50	—	—	—	—	—	—	—	—	*10*	*4*	18	51	—	—	25	44
Мука	П		—	—	3	10	—	—	—	—	—	—	6	—	4	91	—	—	5	21
Зелень свѣжая	П		2	27	2	50	—	—	—	—	—	—	—	—	1	75	4	26	4	87
Ромъ	ведро.		—	—	4	15	*2*	*63*	—	—	—	—	6	46	4	10	—	—	4	00
Красное вино	ведро.		3	7	—	—	2	16	2	—	—	—	8	*53*	*1*	*54*	—	—	7	34
Уксусъ	ведро.		2	30	1	70	1	2	—	—	—	—	3	70	1	72	—	—	2	40
Чай	фунтъ.		1	50	1	20	1	27	—	—	—	—	1	32	—	67	—	—	—	57
Кофе	фунтъ.		—	26	—	20	—	26	—	—	—	—	—	18	—	24	—	—	—	*14*
Яица—сотня			—	—	2	10	1	70	—	—	—	—	7	90	7	17	1	42	1	87

Сингапуръ.		Манилла.		Гонъ-Конгъ.		Шанхай.		Нагасаки.		Хакодате.		Юкагама.		Николаевскъ.		С.-Франциско.		Гонолулу.		Папенти.		Монтевидео.		О-въ Св. Елены.		О-въ Вознесенія.	
Р.	К.	Р.	К.	Р.	К.	Р.	К.	Р.	К.	Р.	К.	Р.	К.	Р.	К.	Р.	К.	Р.	К.	Р.	К.	Р.	К.	Р.	К.	Р.	К.
	35	8	92	9	20	*9*	*40*	—	—	4	25	—	—	9	20	6	92	—	—	—	—	*3*	—	7	80	—	—
	80	7	84	5	32	6	12	*2*	*9*	3	79	2	11	—	—	8	10	2	70	8	70	2	17	*15*	*61*	—	—
	21	7	40	—	—	7	87	—	—	5	50	—	—	—	—	*5*	*41*	6	40	7	10	—	—	*10*	*8*	—	—
	40	36	31	40	31	*43*	*27*	—	—	39	90	—	—	—	—	25	10	—	—	—	—	24	85	29	71	—	—
	94	34	71	39	80	*42*	*71*	—	—	—	—	—	—	12	—	24	70	—	—	—	—	23	50	25	20	—	—
	90	2	21	2	—	2	21	—	97	1	12	—	*91*	—	—	2	13	2	31	2	54	3	70	*3*	*96*	—	—
	47	3	39	2	66	2	81	1	17	1	37	1	2	—	—	2	99	3	17	3	21	3	50	4	27	—	—
3	85	*5*	*92*	4	10	4	96	2	15	5	85	—	—	—	—	2	41	3	48	3	72	3	20	4	60	—	—
—	78	—	80	—	81	—	98	—	—	—	—	—	—	—	—	1	24	1	21	*1*	*62*	—	97	1	27	—	—
	90	7	99	8	85	*9*	*54*	2	13	2	20	—	—	5	80	3	62	3	90	5	35	3	20	4	64	—	—
2	12	—	—	24	40	*25*	*70*	—	—	—	—	—	—	—	—	*12*	*16*	12	90	20	31	24	10	19	14	12	70
	98	12	7	7	30	8	12	3	47	4	10	4	27	12	80	6	21	7	80	9	1	9	10	4	50	—	—
	22	*9*	*40*	7	10	7	46	—	—	—	—	—	—	7	96	4	87	4	91	5	20	5	80	6	10	—	—
	90	*63*	—	28	30	28	34	—	—	16	9	—	—	—	—	11	8	13	93	17	70	26	70	28	94	—	—
	97	6	92	6	21	7	*17*	—	—	1	46	*1*	*27*	5	—	4	41	2	—	—	—	—	—	3	65	—	—
	11	2	96	2	7	2	84	—	*49*	—	67	—	52	—	—	2	87	—	3	1	71	1	73	3	7	—	—
	67	5	2	3	10	4	29	—	—	5	68	—	—	—	—	2	70	3	85	4	10	4	—	*6*	*68*	—	—
	15	4	75	6	80	7	20	—	—	—	—	—	—	—	—	3	96	4	10	3	26	4	70	5	91	—	—
3	24	2	82	3	30	3	70	—	87	—	91	—	*61*	—	—	2	96	3	15	2	21	3	70	*4*	*21*	—	—
—	51	—	64	—	*50*	—	67	—	—	—	67	—	—	—	—	—	70	—	68	—	76	*1*	*64*	—	94	—	—
—	17	—	23	—	25	—	27	—	—	—	—	—	—	—	25	—	28	—	21	—	*29*	—	26	—	28	—	—
3	10	4	40	5	18	5	41	—	54	1	10	—	*50*	—	—	8	*25*	4	31	4	27	4	25	—	—	—	—

НАИМЕНОВАНІЕ ПРОВИЗІИ И ПРОЧ.		Копенгагенъ.		Портсмутъ.		Брестъ.		О. Тенериффъ.		Порто-Гранде.		Рio-Жанейро.		Капштатъ.		Анжеръ.		Батавія.	
		Р.	К.	Р.	К.	Р.	К.	Р.	К.	Р.	К.	Р.	К.	Р.	К.	Р.	К.	Р.	К.
Портеръ и эль	дюжина.	—	—	2	25	—	—	—	—	—	—	5	70	3	64	—	—	4	1
Куръ	дюжина.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	9	—	10	57	2	—	2	9
Быкъ	штука.	—	—	—	—	66	—	62	—	70	—	*91*	*10*	64	58	38	75	41	8
Баранъ	штука.	—	—	—	—	6	—	4	20	—	—	—	—	6	70	*3*	—	4	7
Свинья штука		—	—	—	—	5	60	—	—	—	—	—	—	8	20	4	89	—	—
Уголь—тоннъ		—	—	—	—	—	—	14	—	14	31	—	—	—	—	—	—	14	6
Дровъ—сажень		5	71	6	45	6	21	—	—	—	—	9	20	5	85	—	—	—	—
Лоцманъ, по углубл. 14½ футъ		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

Примѣчаніе. Въ каждой строкѣ наибольшія и наименьшія цѣны выставлены кур

Сингапуръ.		Манила.		Гонь-Конгъ.		Шанхай.		Нагасаки.		Хакодате.		Юкагама.		Николаевскъ.		С.-Франциско.		Гонолулу.		Папеити.		Монтевидео.		О-въ Св. Елены.		О-въ Вознесенія.	
Р.	К.	Р.	К.	Р.	К.	Р.	К.	Р.	К.	Р.	К.	Р.	К.	Р.	К.	Р.	К.	Р.	К.	Р.	К.	Р.	К.	Р.	К.	Р.	К.
3	95	4	27	4	7	4	70	—	87	—	—	—	—	*9*	*20*	4	11	4	25	5	30	5	27	3	80	3	80
3	51	3	67	4	31	4	78	2	—	4	99	*1*	*33*	—	—	5	35	7	30	6	71	*12*	—	10	50	—	—
59	71	51	40	51	90	58	12	18	65	26	60	*14*	*20*	85	—	50	71	33	25	47	92	30	—	100	—	—	—
7	21	6	94	7	10	7	50	—	—	*19*	*80*	—	—	—	—	6	75	4	67	7	20	5	50	14	—	—	—
6	40	7	20	7	69	8	11	—	—	—	—	*2*	*80*	—	—	7	32	*8*	*21*	5	91	8	—	—	—	—	—
24	88	19	46	16	29	16	90	8	*49*	9	15	—	—	—	—	*42*	*1*	20	80	26	10	16	50	31	50	12	81
6	31	7	15	6	49	—	—	*5*	*50*	—	—	—	—	—	—	*11*	*85*	—	—	—	—	11	67	—	—	—	—
23	25	25	20	—	—	93	75	—	—	*6*	*70*	—	—	—	—	*234*	*10*	21	30	24	—	105	80	—	—	—	—

зомъ.

ВѢДОМОСТЬ О ЦѢНАХЪ МОРСКОЙ ПРОВИЗІИ И ПРОЧИХЪ ПРЕДМЕТОВЪ 60-ТИ
ВЪ 1860, 1861

НАИМЕНОВАНІЕ ПРОВИЗІИ И ПРОЧ.		Тулонъ.		Гибралтаръ.		Порто-Гранде.		Анжеръ.		Сингапуръ.	
		Р.	К.	Руб.	К.	Руб.	К.	Руб.	К.	Руб.	К.
Мясо соленое	Ъ.	5	50	—	—	—	—	—	—	7	50
— свѣжее	Ъ.	6	—	5	90	10	—	6	32	4	80
Свинина соленая	Ъ.	6	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Сало свиное	Ъ.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Рисъ	Ъ.	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Горохъ	Ъ.	2	—	—	—	—	—	—	—	2	28
Сухари	Ъ.	3	—	—	—	—	—	—	—	5	75
Соль	у	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Масло	у	11	62	—	—	—	—	—	—	21	60
Хлѣбъ	у	1	60	1	50	—	—	—	—	4	80
Сахаръ	у	6	—	—	—	—	—	—	—	5	40
Чеснокъ	у	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Мыло	у	6	—	—	—	—	—	—	—	4	80
Табакъ	у	42	50	—	—	—	—	—	—	7	50
Мука	П	3	75	—	—	—	—	—	—	—	—
Зелень свѣжая	П	2	—	1	50	1	30	4	20	2	20
— сушеная	П	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Лимонный сокъ	П	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Сѣно	П	—	80	—	—	1	10	—	—	—	—
Консервы	П	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Чай	фунтъ.	1	20	—	—	—	—	—	—	—	—
Кофе	фунтъ.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

ПШЕЧНАГО ВИНТОВАГО ФРЕГАТА «СВѢТЛАНА» ВЪ ЗАГРАНИЧНОМЪ ПЛАВАНІИ
И 1862 ГОДАХЪ.

Гонъ-Конгъ.		Шанхай.				Нагасаки.		Печелійскій заливъ.				Манилла.		Батавія.		Мельбурнъ.		Пунто-Аренасъ.		Портъ Станлей.		Новгородскій постъ.	
		1860 г.		1861 г.				На берегахъ рѣки Пейхо.		На коммерческихъ судахъ.													
Р.	К.	Р.	К.	Р.	К.	Р.	К.	Р.	К.	Р.	К.	Р.	К.	Р.	К.	Р.	К.	Р.	К.	Р.	К.	Р.	К.
—	—	10	29	3	21	—	—	—	—	—	—	—	—	4	80	4	72	—	—	—	—	—	—
4	70	4	60	4	35	1	55	—	—	—	—	4	82	8	74	3	24	—	—	4	40	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	7	40	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	98	1	88	—	83	3	25	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	3	58	3	37	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	5	1	2	98	2	16	—	—	—	—	—	—	—	—	1	98	—	—	3	62	—	—
—	—	—	54	1	44	—	18	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	32	—	20	20¾	—	—	—	—	—	—	—	—	28	—	11	16	—	—	17	40	—	—
3	25	6	37	2	89	1	20	—	—	—	—	4	39	—	—	2	51	—	—	—	—	—	—
—	—	6	70	3	13	4	69	—	—	8	—	—	—	3	50	3	89	—	—	—	—	—	—
—	—	2	25	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3	85	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	8	80	7	72	5	56	—	—	14	—	—	—	—	—	6	89	—	—	—	—	—	—
—	—	9	—	8	33	2	7	—	—	26	60	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	1	68	4	70	6	60	—	—	—	—	1	47	—	—	—	—	—	—
1	28	2	45	—	96	—	22	2	80	—	—	2	88	2	50	3	60	2	10	2	10	—	—
—	—	—	—	2	42	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	17	20	6	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	98	3	14	—	19	—	43	—	—	—	—	2	60	1	43	—	—	2	—	—	—
—	—	—	—	18	—	—	—	—	—	—	—	15	60	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	35	—	44	—	8	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	32½	—	—	—	14¼	—	—	—	—	—	—	—	—

НАИМЕНОВАНІЕ ПРОВИЗІИ И ПРОЧ.		Тулонъ.		Гибралтаръ.		Порто-Гранде.		Анжеръ.		Сингапуръ.	
		Р.	К.	Руб.	К.	Руб.	К.	Руб.	К.	Руб.	К.
Горчица	фунтъ	—	17	—	—	—	—	—	—	—	—
Перецъ	фунтъ	—	20	—	—	—	—	—	—	—	—
Ромъ	ведро	4	50	—	—	7	—	—	—	2	90
Джинъ	ведро	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Аракъ	ведро	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Красное вино	ведро	1	50	—	—	—	—	—	—	—	—
Мадера	ведро	—	—	—	—	—	—	—	—	10	—
Уксусъ	ведро	1	25	—	—	—	—	—	—	—	—
Соя	ведро	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Капуста квашеная	ведро	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Портеръ и Эль	дюжина	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Куръ	дюжина	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Быкъ		122	25 (а)	—	—	44	25	—	—	46	50
Баранъ		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Свинья		7	50	—	—	—	—	—	—	—	—
Уголь каменный	тоннъ	—	—	—	—	13	86	—	—	23	84
Вода прѣсная	тоннъ	—	—	—	—	—	—	—	—	1	33
Дрова сажень		—	—	29	25	—	—	—	—	13	—

Примѣчаніе. (а) Быки въ Тулонѣ покупались на вѣсъ; за живаго быка по 3 р. 50 к. 20-ти пудовъ.

Гонь-Конгъ.		Шанхай.				Нагасаки.		Печелійскій заливъ.				Манилла.		Батавія.		Мельбурнъ.		Пунто-Аренасъ.		Портъ Стенлей.		Новгородскій. посты.	
		1860 г.		1861 г.				На берегахъ рѣки Пейхо.		На коммерческихъ судахъ.													
Р.	К.	Р.	К.	Р.	К.	Р.	К.	Р.	К.	Р.	К.	Р.	К.	Р.	К.	Р.	К.	Р.	К.	Р.	К.	Р.	К.
—	—	—	50	1	20	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	87½	—	36	—	32½	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	9	18	3	63	4	53	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4	70	—	—
—	—	—	—	—	—	7	50	—	—	8	75	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	72	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	6	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	4	—	1	20	—	45	—	—	8	—	—	—	—	—	1	72	—	—	2	60	—	—
—	—	—	—	—	—	—	90	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	3	34	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	3	50	3	50	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3	94	—	—	—	—	—	—
—	—	5	40	—	—	2	16	—	—	—	—	2	68	2	68	13	22	—	—	—	—	—	—
—	—	65	60	44	22	10	84	40	—	—	—	—	—	—	—	75	60 (б)	—	—	45	—	21	44
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	10	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	6	9½	—	—	—	—	—	—	21	60	17	56	—	—	19	73	—	—
—	—	2	15	1	34	—	—	8	—	—	—	1	67	—	—	1	76	—	—	—	80	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	6	65	—	—	8	40	—	—	—	—	—	—

за пудъ. (б) Въ Мельбурнѣ купленные быки, по свѣжеванiи оказывали мяса отъ 17-ти до

ЦѢНЫ ПРИПАСАМЪ, КУПЛЕННЫМЪ ЛОДКОЮ «Соболь» въ 1865 году.

	Копенгагенъ.		Гельсингоръ.		Гавръ-де-Грасъ.		Тенериффъ.		Рio-Жанейро.		Монтевидео.	
	Р.	К.	Р.	К.	Р.	К.	Р.	К.	Р.	К.	Р.	К.
Мяса пудъ	6	—	4	50	5	—	5	12	6	15	1	29
Консервовъ пудъ	—	—	—	—	7	9	—	—	—	—	—	—
Хлѣба —	2	—	—	—	1	43	—	—	3	46	3	22
Рому ведро	—	—	9	—	2	68	—	—	5	40	—	—
Сухарей пудъ	—	—	—	—	1	65	4	43	4	6	—	—
Краснаго вина ведро	—	—	—	—	2	15	6	88	6	4	—	—
Гороху пудъ	—	—	—	—	—	—	—	—	3	52	—	—
Крупы —	—	—	—	—	—	—	—	—	3	17	—	—
Сахару —	—	—	—	—	5	53	—	—	7	16	—	—
Чаю фунтъ	—	—	—	—	—	—	—	75	1	78	—	—
Уксусу ведро	—	—	—	—	—	—	4	—	2	2	—	—
Соли пудъ	—	—	—	—	—	99	1	72	2	3	—	—
Воды тоннъ	—	—	1	50	—	—	2	50	1	29	2	69
Каменнаго угля тоннъ	9	90	9	90	8	24	13	75	19	88	17	45
Бараны въ 30 фунт.	5	50	въ1п	30ф.	19	38	въ25	ф.	5 р.	въ30	ф. 2	—69
Быкъ средней величины	26	97	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

XX.

БОЛѢЗНИ НА СУДАХЪ, ПЛАВАВШИХЪ КРУГОМЪ СВѢТА И ВЪ АТЛАНТИЧЕСКОМЪ ОКЕАНѢ.

На фрегатѣ «Аврора», въ 1854 году, свирѣпствовала въ сильной степени цынготная болѣзнь. Первые признаки болѣзни показались въ январѣ мѣсяцѣ въ Ріо-Жанейро. Но больные скоро поправились. У мыса Горна появилась на фрегатѣ дизентерія, которая проявлялась еще и въ Ріо-Жанейро, и за тѣмъ нѣсколько человѣкъ цынготныхъ. Въ портѣ Каллао свезли больныхъ на берегъ и употребляли противоцынготныя средства, отчего къ концу апрѣля оставалось больныхъ цынгою 17 человѣкъ, и то въ незначительной степени.

Не смотря на желаніе командира продлить здѣсь пребываніе фрегата, для возстановленія здоровья и силъ команды, предстоявшій разрывъ съ Англіею и Франціею заставилъ немедленно уйти въ море. Взятые здѣсь 1000 лимоновъ, два живыхъ быка и большое количество зелени много помогли выздоровленію команды.

Съ экватора не видали почти вовсе ясныхъ дней. При постоянно бурной и дождливой погодѣ, сильной качкѣ, при которой фрегатъ черпалъ бортами, и низкой температурѣ воздуха, стала сильно развиваться на фрегатѣ цынга, и болѣзнь эта наконецъ дошла до крайнихъ предѣловъ. Лазаретъ не былъ въ состояніи помѣщать всѣхъ больныхъ и потому ихъ помѣстили въ батарейной палубѣ. Ко всему этому самъ докторъ, страдая ревматизмомъ въ рукахъ и ногахъ, не могъ въ теченіи $1\frac{1}{2}$ мѣсяцевъ встать

съ койки. Командиръ фрегата также захворалъ и сдалъ должность старшему офицеру.

Число больныхъ возрастало ежедневно и съ приходомъ фрегата въ Камчатку, было свезено въ госпиталь 196 человѣкъ, а въ остальной командѣ были обнаружены всѣ признаки развивающагося скорбута. На пути изъ Каллао умерло 13 человѣкъ и въ Петропавловскомъ портѣ 19 человѣкъ.

Гигіеническія условія, какъ оказалось, были на фрегатѣ соблюдены вполнѣ. Команда снабжена была достаточнымъ количествомъ бѣлья (не менѣе 12 штукъ у каждаго), шерстяными чулками, одѣялами, теплыми рубашками, брушлатами, зюйдъ-вестками, лѣтнею одеждою и обувью, нагрудниками, набрюшниками и т. д. Было обращено всевозможное вниманіе на чистоту тѣла, бѣлья всей команды. При хорошей погодѣ мылась палуба и ставились виндзейли. Весьма часто производилось окуриваніе хлоромъ, уксусомъ и жженымъ кофеемъ. Провѣтривались тюфяки и подушки команды. Пища отпускалась въ достаточномъ количествѣ и превосходныхъ качествъ. Ежедневно осматривалась отпускаемая въ артели провизія и приготовленная изъ нея пища. Офицеры всѣми средствами старались поддержать веселое расположеніе духа команды. Кромѣ обыкновенной чарки рому, производилась дача крѣпкаго пуншу, состоявшаго изъ рому, пополамъ съ кипяченою водою, сахару и кореньевъ. Строго соблюдалось, чтобы люди не ложились отдыхать на сырой палубѣ. Остававшіеся же на верху были снабжены непромыкаемыми пальто и брюками.

На фрегатѣ «Діана», по выходѣ въ Нѣмецкое море, показались тифозные больные, которые по прибытіи въ Ріо-Жанейро совершенно поправились; но послѣ ихъ выздоровленія прибылъ въ лазаретъ еще одинъ больной, который вскорѣ умеръ.

На отрядѣ судовъ, отправившихся въ кругосвѣтное плаваніе въ 1857 году, подъ начальствомъ капитана 1-го ранга Кузнецова, на корветѣ «Новикъ» и клиперахъ «Джигитъ» и «Стрѣлокъ», въ южномъ полушаріи, нѣсколько человѣкъ хворали тошнотою и поносомъ, но въ слабой степени и весьма не долго.

Въ апрѣлѣ 1858 г., на корветѣ «Воевода», по переходѣ чрезъ экваторъ, у одного человѣка показались слабые признаки кроваваго поноса; но черезъ нѣсколько дней болѣзнь совершенно прекратилась.

На корветѣ «Бояринъ», на пути слѣдованія Индѣйскимъ океаномъ, въ Сингапурѣ, захворало цынгою 19 человѣкъ; но въ продолженіе 8-дневной стоянки въ этомъ портѣ, уволняемые ежедневно на берегъ, быстро стали поправляться и по приходѣ корвета въ Гонъ-Конгъ осталось съ слабою цынгою 6 человѣкъ, которые выздоровѣли на пути въ де-Кастри.

На клиперѣ «Джигитъ», на третій день по приходѣ въ Шанхай, появились 8 больныхъ легкими горячками и одинъ холерный; первые скоро поправились, а послѣдній—матросъ Соколовъ—умеръ.

На клиперѣ «Пластунъ», когда онъ, въ августѣ мѣсяцѣ 1858 г., находился въ Гонъ-Конгѣ, появились въ командѣ кровавые поносы и лихорадки, сопровождаемые общимъ разслабленіемъ силъ. Число больныхъ не было менѣе 17 человѣкъ, и по случаю болѣзни судоваго медика и фельдшера, пользовалъ больныхъ англійскій медикъ съ одного изъ пароходовъ. Живя долго въ Китаѣ и зная хорошо мѣстныя климатическія условія, онъ въ непродолжительное время возстановилъ здоровье команды, безъ всякаго вознагражденія.

По выходѣ клипера изъ Гонъ-Конга, съ командою, едва оправившеюся отъ болѣзней, при дурномъ помѣщеніи и почти постоянно мокромъ состояніи ногъ, между нижними чинами вновь стали показываться больные лихорадкою. Придя въ заливъ Св. Владиміра, число больныхъ значительно увеличилось, а на переходѣ въ Хакодате ихъ было уже 29 человѣкъ, въ томъ числѣ нѣсколько цынготныхъ. Но прекрасный климатъ Хакодате, свѣжая провизія и зелень скоро возстановили здоровье команды.

На корветѣ «Оливуца», въ 1857 году, въ знойномъ климатѣ Явайскаго моря и Зондскаго пролива начали показываться въ

командѣ признаки кроваваго поноса, а по прибытіи въ портъ Люи, на о-въ Маврикія, больныхъ этою болѣзнію было 21 человѣкъ, изъ коихъ 2 умерло, 19 же свезены были на берегъ; но здоровье ихъ здѣсь ухудшилось и къ 9 мая лишились еще 6 человѣкъ. На этотъ основаніи больные въ числѣ 19-ти человѣкъ, были перевезены снова на корветъ. По выходѣ въ море, на пути къ мысу Доброй Належды, изъ 19 больныхъ умерло 4, поправилось 4, а остальные находились въ одинаковомъ положеніи и были свезены для пользованія на берегъ.

На фрегатѣ «Аскольдъ», на Саймонскомъ рейдѣ, показались холерическіе припадки, продолжавшіеся однакожь не болѣе двухъ сутокъ, и прекратившіеся безъ всякихъ дурныхъ послѣдствій, что безъ сомнѣнія произошло отъ чрезмѣрнаго употребленія плодовъ.

Въ Китайскомъ морѣ, вслѣдствіе невыносимыхъ жаровъ, вся команда болѣе или менѣе перестрадала легкими холерическими припадками. Во время же стоянки въ Печели появились въ командѣ фрегата поносы; однакожъ число больныхъ не превышало одновременно 30 человѣкъ, изъ нихъ умерло 4 отъ поноса.

Въ Ян-це-кіангѣ на фрегатѣ повторилась холера; за этой эпидеміей послѣдовалъ кровавый поносъ, страшно поражавшій людей, только что оправившихся отъ другихъ болѣзней. Число больныхъ доходило до 35 человѣкъ и въ короткое время умерло холерою 1 и отъ поноса 6 человѣкъ.

По приходѣ въ Нагасаки, 26 человѣкъ, болѣе трудныхъ дизентерическихъ больныхъ, были свезены на берегъ, съ судовымъ медикомъ, а остальныхъ пользовалъ на фрегатѣ голландскій врачъ г. Помпъ, приглашенный командиромъ фрегата.

Въ продолженіе первыхъ трехъ недѣль потеряли еще 8 человѣкъ—2 отъ водяной въ груди и 6 отъ кроваваго поноса.

Благодѣтельный климатъ Нагасаки, въ продолженіе одного мѣсяца, возстановилъ силы остальныхъ больныхъ. Устроенная русская баня послужила благодѣтельнымъ средствомъ къ возстановленію силъ команды.

При этомъ г. Унковскій замѣтилъ, что подверженные хроническимъ болѣзнямъ слабогрудые, подверглись всей жестокости пос-

тигшаго фрегатъ бѣдствія. Такихъ изъ Кронштадта было отправлено 40, а въ Нагасаки осталось ихъ въ живыхъ только 15-ть.

На обратномъ плаваніи въ Кронштадтъ, послѣ кратковременной остановки въ Маниллѣ, десять человѣкъ захворало на фрегатѣ дизентеріею, трое кровавымъ поносомъ, одинъ тифомъ; послѣдніе пятеро умерли.

По прибытіи въ Ріо-Жанейро отряда судовъ капитана 1 ранга Попова, въ ноябрѣ 1858 года, послѣ проливныхъ дождей, шедшихъ восемъ дней, на всѣхъ трехъ судахъ начали появляться больные разстройствомъ желудка; число ихъ прибавлялось ежедневно и кочегаръ Нейдорфъ, изъ команды корвета «Рында», умеръ. Болѣзнь въ наибольшей степени была на этомъ корветѣ; онъ. при снятіи съ якоря имѣлъ 16 человѣкъ больныхъ поносомъ; «Гридень» же и «Опричникъ» нѣсколько менѣе. Но на половинѣ пути отряда къ мысу Доброй Надежды, всѣ больные совершенно поправились.

Въ Хакодатѣ на отрядѣ показалось нѣсколько легкихъ холерныхъ случаевъ. Чтобы предупредить распространеніе болѣзни, командѣ начали выдавать по утрамъ по чаркѣ рому съ перцомъ, не взачетъ. Польза этого распоряженія тотчасъ же оправдалась прекращеніемъ новыхъ случаевъ болѣзни.

На корветѣ «Гридень» по выходѣ изъ Шанхая, въ концѣ 1861 г., число больныхъ сифилитическихъ дошло до 16 человѣкъ. Затѣмъ сырыя и дождливыя погоды и быстрыя перемѣны температуры на переходѣ къ мысу Доброй Надежды, причинили нѣсколько незначительныхъ простудныхъ лихорадокъ и ревматизмовъ, а во второй половинѣ плаванія обнаружились поносы у 5 человѣкъ; но всѣ больные поправились.

На клиперѣ «Наѣздникъ», по выходѣ 25 ноября 1859 г. изъ Порто-Гранде, погода стояла превосходная; но не смотря на это, въ командѣ открылись припадки нервной колики. Тотчасъ же остановили выдачу взятой оттуда воды и черезъ 9 дней болѣзнь

прекратилась. Потомъ опять пили эти воду, но безъ всякихъ послѣдствій.

49-дневный переходъ клипера «Разбойникъ» отъ мыса Доброй Надежды до Анжера былъ совершонъ въ 1860 году почти при постоянныхъ штормахъ. Положеніе команды во время этого плаванія было незавидно: на верхней палубѣ вода рѣдко была менѣе фута; дождь продолжался почти цѣлый мѣсяцъ; въ палубѣ, при заколоченныхъ люкахъ, духота и сырость; качка часто не дозволяла разводить огонь въ камбузѣ; почти не имѣли времени высушить платья и бѣлья. Все это отразилось на здоровьѣ команды. Послѣ каждаго шторма, показывались больные лихорадками, вередами, нарывами, рожей; даже были два случая начала скорбута. Однакожъ число больныхъ одновременно не превышало пяти человѣкъ. По приходѣ въ Анжеръ болѣзни прекратились.

За тѣмъ, на переходѣ изъ Шанхая въ Печели, показались 6 человѣкъ больныхъ поносомъ и 4 простудною лихорадкою.

На клиперѣ «Наѣздникъ», на пути въ Гонъ-Конгъ, въ маѣ 1860 г., были сильные жары, удушливый воздухъ по ночамъ, а по отдохѣ изъ Сингапура дожди. Все это произвело неизбѣжную порчу воздуха въ палубѣ, при чемъ такъ разстроилось здоровье людей, что число больныхъ на клиперѣ возросло до 11 человѣкъ, не считая слабыхъ, которые, пользуясь медицинскимъ пособіемъ, стояли вахту. Болѣзни ихъ преимущественно были разстройство печени, сыпь и простудная лихорадка; но двое изъ нихъ заболѣли очень опасно: одинъ матросъ сильнымъ воспаленіемъ глазъ, а другой омертвеніемъ рта и денесъ. Въ Гонъ-Конгѣ больныхъ свезли на берегъ. Вообще изъ всѣхъ судовъ эскадры капитана 1 ранга Лихачева, на «Наѣздникѣ» команда была слабѣе и болѣзненнѣе, чѣмъ на другихъ судахъ.

Изъ первыхъ судовъ эскадры капитана 1 ранга Лихачева, прибывшихъ въ Шанхай въ 1860 году, были корветъ «Пасадникъ» и клиперъ «Наѣздникъ». Здоровье команды на корветѣ было весьма удовлетворительно, но совершенно другое представ-

лялъ клиперъ. Нѣкоторая часть его команды была истощена, люди были слабы и имѣли худосочный видъ. Изъ объясненія врача видно, что при переходѣ изъ Синганура въ Гонъ-Конгъ, когда они шли на буксирѣ фрегата, обнаружилась на суднѣ дизентерія, которою заболѣло до четверти команды. При разсмотрѣніи обстоятельствъ, въ которыхъ находился клиперъ, причина болѣзни объясняется весьма удовлетворительно. Судно это едва только прибыло на Сингапурскій рейдъ послѣ труднаго и продолжительнаго плаванія Южнымъ океаномъ, какъ должно было продолжать свой путь для соединенія съ эскадрой. Люди, утомленные походомъ, не имѣли времени возстановить свои силы, и самое судно, весьма сырое, не успѣло хорошо просохнуть и провѣтриться.

По выходѣ въ Китайское море, съ одной стороны—влажная теплая сырость, съ другой—слабость экипажа, должно считать за существенныя причины начала дизентеріи; впрочемъ особенныхъ потерь не было. Въ этомъ трудномъ для судна обстоятельствѣ, командиръ его показалъ полное самоотверженіе, помѣстивши двухъ трудно-больныхъ у себя въ каютѣ,—сосѣдство съ которыми не только лишало его покоя, но и могло угрожать его здоровью. Клиперъ этотъ былъ оставленъ въ Шанхаѣ для освѣженія экипажа.

Въ продолженіе іюля мѣсяца здоровье команды на фрегатѣ «Свѣтлана» было въ весьма хорошемъ состояніи, не смотря на значительные жары. Только время отъ времени проявлялась перемежающаяся лихорадка и по преимуществу у козаковъ, перебравшихся на фрегатъ съ клипера «Джигитъ», стоявшаго въ Шанхаѣ.

Въ концѣ іюня мѣсяца, передъ уходомъ изъ Нагасаки, на фрегатѣ число больныхъ внезапно увеличилось. Болѣзнь обнаружилась холерическими припадками, которые у 4-хъ больныхъ представляли значительную степень опасности: жестокая рвота и поносъ съ охлажденіемъ конечностей и изчезновеніемъ пульса угрожали дурнымъ исходомъ. Прочіе больные имѣли припадки холерины. Должно полагать, что жестокіе проливные дожди дали поводъ къ образованію этого страданія, но тѣмъ не менѣе причину эту должно считать

только случайною, а ближайшая конечно крылась въ свойствѣ здѣшняго климата. Фактъ этотъ заслуживаетъ полнаго вниманія, пому что, какъ въ литературныхъ сочиненіяхъ, такъ и въ замѣчаніяхъ врачей, вездѣ упоминается о благорастворенiи климата въ Японіи. Это прямо доказываетъ, что наблюденія наши неполны, и что вѣроятно, нѣкоторые сезоны и здѣсь неблагопріятны для насъ, европейцевъ. По выходѣ фрегата въ море, прибыль больныхъ остановилась, а заболѣвшіе быстро поправлялись.

По прибытіи фрегата, 3 іюля, на Печелійскій рейдъ, нашли тамъ клиперъ «Джигитъ», на которомъ были уже больные поносомъ и дизентеріею. На американскомъ же корветѣ, стоявшемъ здѣсь, число ихъ было довольно значительно. Въ тотъ же день прибылъ корветъ «Бояринъ».

Здоровье команды на фрегатѣ около недѣли продолжалось въ хорошемъ состояніи, но потомъ начали появляться поносы и лихорадки перемежающагося и послабляющаго характера. На корветѣ же еще большее пространство времени не появлялись больные.

11 іюля прибылъ изъ Шанхая клиперъ «Наѣздникъ» и хотя здоровье команды его улучшилось, но за то онъ привезъ съ собою до 14 человѣкъ съ венерическою болѣзнію, ихъ которыхъ нѣкоторые представляли язвы весьма худаго типа и притомъ съ сопряженіями. На немъ въ непродолжительномъ времени обнаружилась дизентерія и лихорадки.

Но не смотря на порядочное число заболѣвшихъ, болѣзнь въ этомъ мѣсяцѣ не имѣла еще значительной степени напряженія и больные хорошо поправлялись. Къ концу августа мѣсяца болѣзнь начала представлять болѣе тяжелые припадки, а излеченіе становилось продолжительнѣе и упорнѣе: случаи послабляющей лихорадки также становились чаще и болѣзнь эта, то существовала сама по себѣ, то сопрягалась вмѣстѣ съ дизентеріею, увеличивая черезъ то тягость послѣдней.

Въ этомъ мѣсяцѣ прибыли: клиперъ «Разбойникъ» (7-го), клиперъ «Опричникъ» (9-го), корветъ «Воевода» (12-го). Здоровье команды на первыхъ двухъ судахъ было удовлетворительно, но на корветѣ многіе изъ нижнихъ чиновъ имѣли худосочный видъ и расположеніе къ скорбуту. Вліяніе эпидеміи на вновь-пришедшія суда было также очевидно, хотя и не въ такой степени, какъ на судахъ

стоявшихъ уже здѣсь. При отправленіи больныхъ въ Нагасаки, съ корвета «Воевода» и клипера «Опричникъ» было передано по одному тяжелому больному.

Къ 28 іюля на рейдѣ остались только фрегатъ и клиперъ «Опричникъ»; отстальныя же суда отправились на станціи. Въ это самое время поносы начали увеличиваться и случаи дизентеріи становились чаще и тяжелѣе. Обстоятельство это совпадало какъ разъ съ жестокими жарами, продолжавшимися сутокъ пять, и съ южными вѣтрами, которые приносили съ собою особенную духоту. Число больныхъ на фрегатѣ увеличилось и многіе изъ нихъ представили весьма тяжелые случаи, изъ которыхъ часть окончилась дурнымъ исходомъ. На клиперѣ «Опричникъ» число больныхъ также увеличилось, равно какъ на клиперѣ «Разбойникъ», стоявшемъ въ Тянь-дзинѣ. Впрочемъ, по отзыву врача, на послѣднемъ суднѣ болѣзнь развивалась преимущественно отъ излишняго употребленія овощей и всякаго рода зелени, а съ прекращеніемъ этого, въ сентябрѣ, и болѣзнь прекратилась.

На французской эскадрѣ было также немалое число заболѣвающихъ и случаи худаго исхода также были нерѣдки, даже нѣсколько офицеровъ были жертвою дизентеріи.

Къ половинѣ сентября число больныхъ начало замѣтно уменьшаться и болѣзнь измѣняла свой характеръ. Къ концу сентября, когда температура воздуха сдѣлалась уже довольно прохладною, и начали появляться больные съ катаррами, дизентерическій типъ совсѣмъ уже прекратился; поносы стали рѣдки и оканчивались въ первыя и вторыя сутки.

Наблюдая ходъ эпидеміи на судахъ нашей эскадры, можно было замѣтить слѣдующее: 1) степень развитія болѣзни, ея напряженность и исходъ видимо зависѣли отъ продолжительности пребыванія судна въ здѣшней бухтѣ; такъ что міазмы пріобрѣтали какъ бы большую силу сообразно этому условію. Вслѣдствіе этого, фрегатъ и корветъ «Бояринъ» имѣли сравнительно большее число заболѣвающихъ, но послѣдній ушелъ изъ Печели еще мѣсяцемъ ранѣе фрегата и притомъ въ то время, когда дизентерія усилилась. За тѣмъ, на судахъ, пришедшихъ съ сѣвера, сообразно этому условію, появился поносъ, также всегда болѣе въ легкой степени, такъ что на корветѣ «Воевода», кото-

рый пробылъ въ Печели всего 16 дней, поносы едва только начали появляться, между тѣмъ какъ команда на немъ была весьма незавидная. 2) Появленію дизентеріи всегда предшествовала лихорадка перемежающагося и послабляющаго типа; но и съ появленіемъ поносы, лихорадки не прекращались.

Вслѣдствіе вышесказаннаго полное и отчетливое понятіе о бывшей эпидеміи можно было получить, наблюдая ее только на фрегатѣ, которому выпало на долю придти сюда, когда дизентерія уже существовала, и стоять до прекращенія этой болѣзни. Это же печальное условіе и было причиною того, что потеря на фрегатѣ превышала потерю на другихъ судахъ. Но къ этому должно присоединить и другое условіе: фрегатъ съ апрѣля мѣсяца находился подъ жгучимъ тропическимъ солнцемъ; зной и истощающая испарина, видимо дѣйствовали изнуряющимъ образомъ на экипажъ, такъ что многіе изъ людей значительно похудѣли и ослабѣли, а вся масса потеряла аппетитъ, что̀ доказывалось значительно увеличивающеюся заслугою въ артеляхъ.

Но вмѣстѣ съ фрегатомъ, въ болѣе или менѣе одинакихъ климатическихъ условіяхъ, находились клипера «Наѣзникъ» и «Разбойникъ». На первомъ изъ этихъ судовъ, еще въ іюлѣ, показались тяжелые дизентерическіе случаи, и клиперъ этотъ имѣлъ бы навѣрное большія потери, если бы не былъ, въ началѣ августа, отосланъ въ Нагасаки. Относительно клипера «Разбойникъ», то онъ пришелъ въ Печели слишкомъ четыре недѣли позже фрегата, а за тѣмъ, спустя 7 дней, вошелъ въ рѣку и поднялся вверхъ по ней на 70 миль. На материкѣ, хотя также существовала дизентерія, но въ слабѣйшей степени, чѣмъ на судахъ; къ этому должно присоединить, что команда его была временно помѣщена на берегу и получала исключительно свѣжую пищу. Но, не смотря на самое короткое пребываніе его на рейдѣ, одинъ больной дизентеріею былъ также отправленъ въ Нагасаки.

Скорбутное худосочіе развивалось на судахъ въ различной степени. На фрегатѣ, съ выхода его изъ Средиземнаго моря, первый больной показался въ Шанхаѣ и кромѣ того оказалось нѣсколько человѣкъ съ расположеніемъ. Во время стоянки въ Печели, число больныхъ увеличилось и вмѣстѣ съ тѣмъ скорбутъ показался почти на всѣхъ судахъ эскадры.

На судахъ, пришедшихъ съ сѣвера, больные цынгою были на клиперѣ «Опричникъ» и особенно на корветѣ «Воевода». На корветѣ же «Бояринъ», по приходѣ его, больныхъ этою болѣзнію не было, между тѣмъ какъ упомянутыя сейчасъ два судна зимовали съ нимъ вмѣстѣ и находились въ одинаковыхъ гигіеническихъ условіяхъ. Такое обстоятельство, по собраннымъ свѣдѣніямъ отъ врачей, зависитъ отъ того, что «Опричнику» и «Воеводѣ» въ первый разъ пришлось зимовать на Амурѣ, а это никогда не обходится, чтобы треть или четверть экипажа не были поражены скорбутомъ. Вторичныя же зимовки переносятся людьми уже гораздо легче.

Но не смотря на такія, по видимому, благопріятныя данныя, на корветѣ «Бояринъ», въ срединѣ августа, число больныхъ скорбутомъ сдѣлалось сравнительно самое большое изъ всей эскадры. Это весьма ясно доказываетъ, какъ можетъ хорошо скрываться худосочіе у людей, разъ имъ страдавшихъ, и какъ это расположеніе способно удерживаться въ продолженіе многихъ мѣсяцевъ. Относительно этой болѣзни намъ еще остается долго дожидаться, чтобы болѣзнь уменьшилась на нашихъ судахъ въ такой степени, какъ она сдѣлалась рѣдка въ иностранныхъ флотахъ, что̀, впрочемъ весьма естественно. Тамъ на берегу болѣзнь эта весьма рѣдкая, слѣдовательно матросы поступаютъ на службу безъ всякаго расположенія къ ней, и нужны весьма дурныя обстоятельства для судна и притомъ продолжающіяся долгое время, для того, чтобы развился скорбутъ въ здоровомъ экипажѣ. У насъ же дѣло иное: скорбутъ столько же болѣзнь морская, сколько и береговая, слѣдовательно въ составъ нашихъ экипажей всегда попадутъ люди съ расположеніемъ къ цынгѣ, а потому нужно весьма немного неблагопріятныхъ условій для того, чтобы возбудить эту болѣзнь.

На одномъ только клиперѣ «Джигитъ» не было цынги; это зависѣло отъ того, что онъ въ продолженіе двухъ лѣтъ зимовалъ въ Японіи, находясь такимъ образомъ въ хорошихъ климатическихъ условіяхъ и притомъ всегда на свѣжей пищѣ.

На фрегатѣ число больныхъ, одержимыхъ скорбутомъ, было незначительное и преимущественно чухонцы. Люди эти въ большинствѣ случаевъ бываютъ худосочны и къ тому же весьма

склонны къ страданію тоскою по родинѣ: эти два элемента и служатъ главною причиною, почему они всегда изъ первыхъ заболѣваютъ этою болѣзнію.

Съ половины августа, когда устье рѣки стало открытымъ, доставка быковъ и свѣжей провизіи сдѣлалась обильнѣе, больные съ этимъ худосочіемъ начали уменьшаться, такъ что въ сентябрѣ уже не было замѣчено ни одного какъ на фрегатѣ, такъ и на клиперахъ «Опричникъ» и «Разбойникъ». Вмѣстѣ съ этимъ прибавилось и другое благопріятное условіе, именно прекращеніе жаровъ. Люди начали больше ѣсть и охотнѣе, истощающая испарина прекратилась, сонъ сдѣлался крѣпче и вообще и возстановленіе силъ совершалось лучше. Впрочемъ, на всей эскадрѣ не было ни одного больнаго, которому бы это худосочіе угрожало опасностію для жизни, и начальникъ эскадры, по приходѣ своемъ въ Нагасаки, большую часть заболѣвшихъ нашелъ уже поправившимися.

Другая болѣзнь, также замѣтная на этой эскадрѣ, была венерическая. На судахъ пришедшихъ съ Амура, ея не существовало, такъ что она была исключительно на тѣхъ, которыя плавали въ Китайскомъ морѣ; источникомъ болѣзни былъ Шанхай, который въ отношеніи этой болѣзни составляетъ едва ли не самый опасный портъ въ Восточномъ океанѣ. Сильно распространенная профессія публичныхъ женщинъ, безъ всякаго надъ ними надзора, повела къ тому, что сифилитическая болѣзнь приняла здѣсь громадные размѣры и вмѣстѣ злокачественныя формы. Язвы въ большей части случаевъ бываютъ огромнаго размѣра и худокачественнаго вида. Излеченіе ихъ потребовало продолжительнаго времени, а у нѣкоторыхъ больныхъ, съ клипера «Наѣздникъ», по сопряженію этого худосочія со скорбутомъ, представило большое затрудненіе при пользованіи, а особенно съ наступленіемъ зимнихъ мѣсяцевъ, когда употребленіе специфическихъ средствъ, вслѣдствіе пониженной температуры, оказалось невозможнымъ.

Изъ другихъ внутреннихъ болѣзней заслужаютъ вниманія четыре случая: трое больныхъ съ водянкою и одинъ упорнымъ запоромъ на-низъ, вслѣдствіе завитка кишки. Больные съ водянкою были одинъ на корветѣ «Воевода» и одинъ на клиперѣ «Опричникъ». Впрочемъ болѣзнь эта, безъ всякаго сомнѣнія, имѣла тѣсную

всязь съ лихорадочнымъ элементомъ. Всѣ они были отправлены въ Нагасаки въ сомнительномъ положеніи. Случай завитка кишки былъ на фрегатѣ и кончился смертію. Послѣ трехдневныхъ усилій, хотя и удалось возстановить движеніе въ кишкахъ, но образовавшееся въ это время воспаленіе брюшины повело къ худому исходу.

Изъ болѣзней наружныхъ и хирургическихъ, замѣчательныхъ случаевъ не было: различнаго рода ушибы, раненія—оканчивались безъ важныхъ послѣдствій.

Нельзя не замѣтить, что успѣшному и счастливому пользованію много помогала транспортировка больныхъ, такъ что со всей эскадры было отправлено до 72-хъ человѣкъ. Хотя между ними число тяжело-заболѣвшихъ было и незначительно, но тѣмъ не менѣе какого бы рода больные ни были, они переполняютъ лазаретъ и кубрикъ, портятъ воздухъ и утомляютъ вниманіе врача.

Капитаномъ 1 ранга Лихачевымъ между прочимъ были приняты слѣдующія мѣры:

1) Заведеніе временнаго береговаго госпиталя въ Нагасаки. Первые больные были свезены на берегъ съ фрегата «Свѣтлана», въ послѣднихъ числахъ іюня; но все устройство этого учрежденія сдѣлано флигель-адъютантомъ Бирюлевымъ, по прибытіи сюда корвета «Пасадникъ». И только по случаю ухода корвета, управленіе госпиталемъ было поручено командиру фрегата «Свѣтлана».

2) Постепенное отправленіе сюда больныхъ съ эскадры, находившейся въ Печелійскомъ заливѣ, и

3) Учрежденіе при эскадрѣ постояннаго гигіеническаго совѣта, изъ всѣхъ командировъ судовъ и всѣхъ врачей,—для обсужденія всѣхъ мѣръ, какія могли быть бы приняты для поддержанія здоровья нижнихъ чиновъ и предупрежденія болѣзней.

Кромѣ того, наблюдали за чистотою и наилучшею вентиляціею трюмовъ и судовъ вообще,—въ нѣкоторыхъ случаяхъ допускали производить особенное довольствіе,—работы и ученья производились утромъ до 8 часовъ и вечеромъ послѣ 3-хъ и проч.,—впрочемъ—все мѣры общеизвѣстныя и испытанныя.

Состояніе здоровья нижнихъ чиновъ на эскадрѣ, было все время весьма удовлетворительно.

15 марта 1861 г. госпиталь въ Нагасаки была упразднена, а находившіеся въ ней больные, въ числѣ 20-ти человѣкъ, переведены на фрегатъ.

Оставляя госпиталь, условились съ бонзою храма, чтобы онъ оставилъ всѣ сдѣланныя передѣлки нетронутыми, а равнымъ образомъ и сохранилъ бы въ цѣлости кровати, столы, комнату для ваннъ, кухню и т. д., такъ чтобы на будущее время суда наши нашли здѣсь готовую госпиталь почти со всѣми принадлежностями. Прочее госпитальное имущество: бѣлье, тюфяки, подушки, взято на фрегатъ. Незначительная часть этихъ послѣднихъ вещей была передана на клиперъ «Опричникъ».

Цифра больныхъ въ госпиталѣ возрастала преимущественно относительно сифилиса. Начальникъ эскадры установилъ отпускъ людей на берегъ по возможности рѣже, а тѣмъ болѣе, что такое условіе нисколько не было антигигіеническимъ, потому что люди въ продолженіе 3-хъ мѣсяцевъ достаточно освѣжились и окрѣпли. Мѣра эта скоро доставила хорошіе результаты, а когда тотчасъ за ней, вслѣдствіе нѣкоторыхъ тревожныхъ слуховъ, послѣдовало совершенное прекращеніе спуска людей на берегъ и усиленіе надзора за отлучающимися людьми, то поступленіе больныхъ съ венерою совершенно остановилось. Въ это время и старые больные поправились.

Изъ внутреннихъ болѣзней были довольно тяжелые случаи съ дизентеріею, воспаленіемъ дыхательныхъ путей, острымъ ревматизмомъ, воспаленіемъ глазъ съ изъязвленіемъ роговой оболочки и образованіемъ крыловидной плевы: всѣ кончились хорошимъ исходомъ.

Изъ наружныхъ болѣзней было два серьезныхъ случая: 1) значительныя раны покрововъ головы и 2) переломъ плечевой кости.

Общее состояніе здоровья людей на эскадрѣ, въ продолженіе четырехъ мѣсяцевъ, было въ весьма хорошемъ состояніи. Проведя въ этомъ отношеніи параллель, мы будемъ имѣть такой порядокъ:

1) Фрегатъ «Свѣтлана», на которомъ число больныхъ съ внутренними болѣзнями было самое меньшее. Это обстоятельство легко уясняется тѣмъ, что судно это все время стояло на одномъ

мѣстѣ, работы на немъ производились не торопливо, систематически, люди постоянно съѣзжали на берегъ и не были утомляемы.

2) Клиперъ «Наѣздникъ»—съ него больныхъ также было немного. Это зависѣло отъ того, что въ ноябрѣ мѣсяцѣ, по распоряженію начальника эскадры, команда клипера была осмотрѣна, и всѣ слабосильные были переведены на другія суда, а другіе оставлены въ госпиталѣ.

3) Корветъ «Посадникъ», по приходѣ его въ Нагасаки, доставилъ въ госпиталь человѣкъ до 10-ти. Плаваніе его въ зимнее время, при дурныхъ погодахъ, было причиною увеличенія на немъ числа больныхъ. По отчету врача видно, что преимущественно страдали катарально-ревматическими болѣзнями, а также и поносомъ, нерѣдко дизентерическаго характера: отъ этой послѣдней болѣзни потеряли одного человѣка.

4) Клиперъ «Опричникъ», возвратясь въ Нагасаки, препроводилъ въ госпиталь 6 человѣкъ больныхъ, изъ которыхъ трое съ сифилисомъ; но за тѣмъ, чрезъ нѣкоторое время, съ него поступило человѣкъ до 12 лихорадочныхъ, съ пораженіемъ дыхательныхъ путей и живота. Такое обстоятельство зависѣло отъ производимыхъ имъ спѣшныхъ работъ, при весьма неблагопріятныхъ условіяхъ, именно: во все время продолжались проливные дожди, время отъ времени прерываемые сѣверными вѣтрами.

Въ продолженіе существованія госпиталя, т. е. восьми съ половиною мѣсяцевъ, въ немъ лечилось 427 человѣкъ, изъ которыхъ 131 венерическою болѣзнію, 98 острыми лихорадочными болѣзнями, 27 хроническими внутренними болѣзнями, 35 поносомъ, 44 перемежающеюся лихорадкою, 45 скорбутомъ, 28 разными наружными болѣзнями, 13 ревматизмомъ, 6 глазными воспаленіями.

Лишнимъ было бы подробно распространяться и фактически доказывать о тѣхъ важныхъ и благодѣтельныхъ услугахъ, которыя оказала эта временная госпиталь нашей эскадрѣ. Во время лѣта она спасла не только здоровье, но жизнь весьма многихъ, одержимыхъ поносомъ, истощеніемъ и скорбутомъ, а въ зимніе мѣсяцы для венерическихъ, леченіе которыхъ на судахъ, при

постоянно сырыхъ и дождливыхъ погодахъ, дало бы далеко не такіе результаты, которые имѣли въ настоящемъ случаѣ.

На клиперѣ «Гайдамакъ», во время пребыванія его въ Ріо-Жайнеро, въ мартѣ и апрѣлѣ 1861 г., мичманъ Меньшиковъ и унтеръ-офицеръ корпуса инженеръ-механиковъ Недовичъ, пали жертвою желтой горячки,—первый послѣ шести-дневнаго, а второй девяти-дневнаго страданія. Здоровье же остальной команды, въ 1861 г., было въ удовлетворительномъ состояніи.

Въ теченіе 1862 года въ Восточномъ океанѣ и у береговъ Сибири плавало 7 нашихъ судовъ. Въ концѣ года прибыло 5 судовъ и ушло въ обратное плаваніе въ Россію 4 судна, такъ что къ концу года оставалось 8 судовъ.

Суда составлявшія эскадру, были: корветы «Калевала», «Посадникъ», клипера: «Разбойникъ», «Наѣздникъ», «Гайдамакъ» и «Абрекъ» и лодка «Моржъ».

Эскадра эта плавала въ Тихомъ океанѣ и у нашихъ береговъ Сибири, подвергаясь всевозможнымъ вреднымъ вліяніямъ, которыми такъ богаты порты Китая и Японіи, а равно лишеніямъ, сопровождающимъ плаваніе у нашихъ береговъ Сибири; вслѣдствіе таковыхъ причинъ, болѣзни достигали значительной степени развитія и даже степени эпидеміи.

По числу больныхъ первое мѣсто занимали перемежающіяся лихорадки, которыя преимущественно поражали людей клипера «Гайдамакъ» и достигли на немъ эпидемическаго развитія; на другихъ судахъ, за исключеніемъ корвета «Посадникъ», онѣ поразили весьма значительное число людей.

Эпидемія началась въ августѣ мѣсяцѣ, при стоянкѣ клипера въ докѣ въ Шанхаѣ, и въ теченіе этого же сентября мѣсяца, достигла наибольшаго своего развитія, такъ что часто поступало въ день по 10 человѣкъ больныхъ, за тѣмъ до конца года эпидемія постепенно ослабѣвала.

Причинами ея были: климатическія условія болотистой мѣстности Шанхая и непривычка нашихъ людей къ тамошнему климату; равно: неумѣренное употребленіе фруктовъ и водки.

На 100 человѣкъ здоровыхъ на клиперѣ «Гайдамакъ», въ теченіе этихъ 5 мѣсяцевъ, приходилось болѣвшихъ 129,65.

Не смотря на огромную цифру больныхъ въ такое короткое время, смертный случай былъ только одинъ.

Холера, свирѣпствовавшая въ Шанхаѣ, обнаруживалась на корветѣ «Посадникъ», лодкѣ «Моржъ» и клиперѣ «Гайдамакъ».

На первомъ изъ нихъ, во время стоянки въ Нагасаки, въ іюлѣ мѣсяцѣ, стали появляться больные холерою, преимущественно люди, предававшіеся пьянству, или невоздержные въ употребленіи незрѣлыхъ плодовъ. На лодкѣ «Моржъ», на другой день по выходѣ изъ Нагасаки, т. е. 16 августа, обнаружилась холера, и такъ какъ на лодкѣ не было врача, то принятыя командиромъ судна мѣры противъ болѣзни хотя и приносили пользу нѣкоторымъ, но все таки наибольшая смертность была на этой лодкѣ.

Всѣ люди, пораженные ею, были за нѣсколько дней предъ уходомъ изъ Николаевска переведены изъ линейнаго баталіона.

На клиперѣ «Гайдамакъ» наблюдались только два случаѣ болѣзни, въ Шанхаѣ.

Поносы, какъ простые, такъ и кровяные, эпидемически господствующіе въ портахъ Тихаго океана, чаще всего наблюдались на корветѣ «Калевала», клиперахъ «Разбойникъ» и «Наѣздникъ». Простые поносы, не смотря на значительную цифру и продолжительность свою, всегда оканчивалась благополучно.

Прочія острыя болѣзни не представляли ничего особеннаго, не смотря на свою многочисленность.

Число зараженныхъ сифилисомъ, по своей многочисленности, занимало второе мѣсто между болѣзнями эскадры. Порты Китая и Японіи, лишенные всякаго медицинскаго надзора, извѣстны во всемъ мірѣ по чрезвычайному развитію этой болѣзни. Всякая стоянка въ этихъ портахъ влекла за собою прибытіе нѣсколькихъ человѣкъ, зараженныхъ ею. Болѣзнь являлась во всѣхъ формахъ, и въ этихъ случаяхъ, госпиталь, устроенный въ Нагасаки нашими судами, принесъ значительную пользу.

Корветы „Богатырь“, „Рында“ и „Новикъ“ въ 1862 г.

Корветы эти въ концѣ 1861 года ушли изъ Кронштадта на Амуръ и къ 1-му января находились въ Англіи.

Зайдя въ Кадиксъ и на острова Зеленаго мыса, корветъ «Богатырь» пошелъ въ Монтевидео, оттуда прямо въ Анжеръ, затѣмъ заходилъ въ Батавію, Сингапуръ и 30 іюня прибылъ въ Гонъ-Конгъ, гдѣ оставался до 4-го августа. Корветы же «Рында» и «Новикъ» въ маѣ заходили въ Саймонсъ-бай, потомъ въ Батавію и прибыли въ Гонъ-Конгъ. Съ прибытіемъ въ Китайское море всѣ корветы поступили въ составъ эскадры Восточаго океана, гдѣ и оставались до конца года, посѣщая порты Китая и Японіи.

Переходъ Атлантическимъ и Индѣйскимъ океанами отличался развитіемъ катаралльно-ревматическихъ болѣзней; было нѣсколько случаевъ воспаленій грудныхъ органовъ, изъ коихъ одно у чахоточнаго больнаго. Венерическіе больные, поступавшіе послѣ каждой стоянки, пользовались довольно хорошо въ тропикахъ, что зависѣло еще отъ открытія болѣзни въ самомъ началѣ, такъ какъ тѣлесные осмотры производились весьма часто; на корветѣ «Новикъ» чаще всего заражались чухонцы.

Съ приближеніемъ къ тропикамъ, многіе начали жаловаться на головную боль, общую слабость и недостатокъ аппетита, но ежедневныя обливанія морскою водою и за тѣмъ чарка водки устраняли эти припадки. Кромѣ того, появилась, преимущественно на корветѣ «Новикъ», тропическая сыпь, которою перехворала вся каманда, и особенно люди, остававшіеся долгое время въ жилой палубѣ или трюмѣ. Было даже нѣсколько случаевъ колики у страдавшихъ привычными запорами. Изъ наружныхъ поврежденій замѣчателенъ случай ушиба бедренной кости на корветѣ «Богатырь», отъ паденія съ грота-реи на палубу, окончившійся благополучно.

Со входомъ въ Китайское море характеръ болѣзней измѣнился. Появились между кочегарами обмороки, съ особаго рода судорогами, въ области живота и въ верхнихъ и нижнихъ конечностяхъ. Хотя припадки эти скоро проходили, но на нѣсколько дней оставалась слабость. Припадки зависѣли отъ нестерпимаго жара въ машинѣ, при общей слабости.

Поносы были весьма упорные; иногда обнаруживалась холера и холерина; такъ—на корветѣ «Богатырь», во время стоянки въ

докѣ Абердинѣ, было нѣсколько случаевъ холерины, скоро прошедшей, но люди и послѣ выздоровленія оставались слабыми.

На корветѣ «Рында», 24 октября, въ Хакодатѣ появилась у нѣсколькихъ легкая холера, которая у всѣхъ прошла въ сутки. Затѣмъ каждую ночь заболѣвало подобнымъ образомъ отъ 1—6 безъ всякой видимой причины. Всѣ принимаемыя мѣры, для ея предупрежденія, оказались безуспѣшными. Замѣчательно, что на стоявшей рядомъ шкунѣ «Сахалинъ» не было ни одного случая этой болѣзни; на этой шкунѣ какъ для здоровой команды, такъ и для больныхъ, имѣется очень удобная и просторная жилая палуба. Вѣроятно, что въ данномъ случаѣ, кромѣ климатическихъ условій, тѣснота помѣщенія, особенно ночью, при невозможности людямъ спать на верху, имѣла вліяніе на причины заболѣванія. Припадки эти съ приходомъ корвета въ Нагасаки, въ началѣ ноября, совершенно прекратились.

На корветѣ «Новикъ» еще въ Гонъ-Конгѣ въ іюлѣ появилась холерина и поразила 19 человѣкъ. Съ приходомъ въ августѣ въ Хакодате обнаружилась холера.

Развитію ея способствовали соленая рыба и береговая вода, послѣ прекращенія употребленія которыхъ болѣзнь ослабѣла.

Перемежающіяся лихорадки появлялись почти только на корветѣ «Богатырь», гдѣ онѣ составляли наибольшую цифру больныхъ. Въ одномъ случаѣ болѣзнь окончилась смертью; вообще же излеченіе шло весьма медленно, по причинѣ упорности болѣзни.

Наружныя болѣзни и разнаго рода поврежденія не представляли ничего особеннаго, за исключеніемъ случая прижатія пальцевъ лѣвой руки въ шкивѣ, во время подъема катера на корветѣ «Рында», повлекшее вылущеніе средняго пальца. На корветѣ «Новикъ» былъ трудный случай флегмонознаго воспаленія лѣваго плеча, окончившійся благополучно.

Венерическіе больные, по своей многочисленности, занимали третье мѣсто. Болѣзнь являлась въ видѣ первичныхъ злокачественныхъ язвъ, или въ видѣ вторичныхъ пораженій, особенно во время стоянокъ въ японскихъ портахъ, осложняясь большею частію бубонами. Замѣчательно, что у большей части больныхъ первичныя венерическія язвы и перелой обнаруживались спустя

долгое время, т. е. двѣ недѣли и даже 17 дней послѣ совокупленія.

Общее число больныхъ на всѣхъ этитъ судахъ въ теченіе года, за исключеніемъ мѣсяцевъ, за которые свѣдѣній не получено, было—656; изъ нихъ выздоровѣло—576; переведено въ госпитали—57; умерло 6; оставалось къ 1 января 1863 года 17 человѣкъ.

Въ 1862 году возвратились изъ кругосвѣтнаго плаванія фрегатъ «Свѣтлана», корветъ «Гридень» и клиперъ «Стрѣлокъ».

36-ти дневный переходъ фрегата, отъ Мельбурна до Магелланова пролива, въ большихъ широтахъ, должно считать тяжелымъ плаваніемъ, по причинѣ холода и сырости въ атмосферѣ и постоянно угрожающей опасности отъ плавающихъ льдовъ. Не смотря на то, здоровье экипажа было весьма удовлетворительно и наблюденіе показываетъ, что холодныя и сырыя погоды переносятся нашими людьми довольно хорошо.

Господствующими болѣзнями были катарральныя лихорадки; онѣ, не смотря на напряженность свою, легко уступали леченію; что же касается до венерическихъ больныхъ, то вліяніе погоды отразилось на нихъ невыгодно: выздоровленіе наступало весьма медленно.

Плаваніе въ южныхъ и сѣверныхъ большихъ широтахъ Атлантическаго океана было весьма неблагопріятно, по причинѣ свѣжихъ вѣтровъ, непрерывной качки, дождей и тумановъ; и хотя число больныхъ не увеличивалось, но болѣзни становились болѣе упорными къ излеченію; характеръ же ихъ былъ ревматическій.

Большую пользу оказали при этомъ переходѣ непромокаемыя пальто, заведенныя еще въ Нагасаки средствами фрегата.

Изъ наружныхъ поврежденій замѣчателенъ случай прижатія матроса гардель-блокомъ къ мачтѣ, произведшій переломъ лѣвой бедренной шейки въ сумочной связкѣ.

Въ теплыхъ же широтахъ больные скоро поправлялись, а вновь заболѣвающихъ почти не было. Венерическіе больные всѣ поправились, но во время стоянки въ Портсмутѣ появились новые больные.

Корветъ «Гридень» и клиперъ «Стрѣлокъ» совершили переходъ

вокругъ мыса Доброй Надежды. Переходъ до мыса былъ совершонъ весьма благополучно относительно числа больныхъ; особеннаго развитія болѣзней не было, за исключеніемъ нѣсколькихъ венерическихъ на клиперѣ, заразившихся въ Вампоа. Кромѣ того, на немъ же было два смертныхъ случая—одинъ отъ кроваваго поноса, другой отъ тифозной горячки.

Оставивъ мысъ Доброй Надежды, 30 января, корветъ заходилъ на Спитгедскій рейдъ, клиперъ же изъ Саймонсъ-бая зашелъ на островъ Св. Елены.

Переходы эти также можно назвать благополучными, не смотря на значительную цифру больныхъ на корветѣ. Больные поступали съ маловажными простудными болѣзнями, только кровавый поносъ, по одному случаю на каждомъ суднѣ, окончились смертью. Число зараженныхъ сифилисомъ постоянно увеличивалось послѣ стоянокъ въ портахъ. Наружныя поврежденія были немногочисленны и въ легкой степени.

Общее число больныхъ за все время плаванія на всѣхъ судахъ—537; изъ нихъ выздоровѣло—449; отправлено въ госпитали—91; умерло 4 человѣка.

Парусный транспортъ «Гилякъ», построенный въ Гамбургѣ, заходилъ въ Кадиксъ, Саймонсъ-бай, въ Анжеръ и 31 августа прибылъ въ де-Кастри.

Продолжительные переходы, совершенные транспортомъ, не имѣли, однако, неблагопріятнаго вліянія на команду.

Во время перехода до Кадикса, потомъ въ Индѣйскомъ океанѣ и Татарскомъ проливѣ погода постоянно была дождливая, туманная съ весьма частыми и продолжительными штормами, а потому и господствующія болѣзни были простудныя: лихорадки и жабы; сифилисъ наблюдался нѣсколько разъ. Но чаще всего приходилось имѣть дѣло съ наружными болѣзнями и травматическими поврежденіями, зависѣвшими, при малочисленности команды, отъ авральныхъ работъ во время штормовъ.

Плаваніе Атлантическимъ океаномъ совершено при самыхъ благопріятныхъ условіяхъ и отъ того больныхъ почти не было, за исключеніемъ наружныхъ поврежденій.

Въ Китайскомъ же морѣ, при наступившихъ жарахъ и неумѣ-

ренности въупотребленіи фруктовъ, часто сырыхъ, появились поносы, желчно-катарральнаго свойства, однако въ легкой степени, прекратившіеся со вступленіемъ въ Татарскій проливъ.

Оставивъ Николаевскъ, 4 октября, транспортъ зашелъ на 5 дней въ де-Кастри, для пополненія недостававшаго баласта, потомъ—на 6 дней въ Императорскую гавань, съ 25 ноября по 2 декабря—въ Манилу, заходилъ на 2 дня въ Сингапуръ и 3 января 1863 г. сталъ на якорь въ Мульмейнѣ, гдѣ пробылъ 49 дней, нагружаясь тикомъ.

Стоянка въ де-Кастри утомила команду, принужденную къ безпрерывной работѣ, при ломкѣ камней для баласта и перевозкѣ ихъ на себѣ на транспортъ, при самой неблагопріятной погодѣ, продолжавшейся до прихода въ Манилу, а потому и число больныхъ нѣсколько увеличилось; болѣзни были катарральнаго свойства, а также наружныя поврежденія, изъ коихъ болѣе замѣчательно поврежденіе надкостной плевы втораго пальца, окончившееся благополучно.

Быстрый переходъ отъ глубокой осени къ тропическому лѣту и неумѣренность матросовъ, послужили причиною развитія разстройствъ кишечнаго канала, число которыхъ въ декабрѣ сдѣлалось довольно значительно; затѣмъ во время стоянки въ Мульмейнѣ появились венерическіе больные.

Оставивъ 21 февраля Мульмейнъ, 3 мая транспортъ зашелъ въ Саймонсъ-бай, 19 іюля въ г. Коусъ, 29-го въ Копенгагенъ, и 3 августа пришелъ въ Кронштадтъ, гдѣ 19 сентября кончилъ кампанію.

Въ первое время продолжали появляться поносы. но потомъ опять, при неблагопріятной погодѣ, преобладающими болѣзнями сдѣлались простудныя. Венерическіе поправились; появились цынготные больные, что зависѣло отъ истощенія при чрезвычайно неблагопріятныхъ продолжительныхъ переходахъ; даже вся команда представляла признаки нездоровья, которые исчезли послѣ пятидневной стоянки въ Коусѣ, при полномъ отдыхѣ.

Общее число больныхъ во всю кампанію было 161; изъ нихъ выздоровѣло 154, отправлено въ госпитали 6, умершихъ не было.

Шкуна «Сахалинъ» построенная въ Гамбургѣ, начала кампанію 15 марта 1862 г., имѣя 32 человѣка команды.

Во время пребыванія команды на берегу въ Гамбургѣ, т. е. съ 8 октября 1861 г. по 2 февраля 1862 г., а потомъ на суднѣ, т. е. до 15 марта, до ухода изъ этого города, появлялись легкія разстройства кишечнаго канала, а также случаи катарральной и перемежающейся лихорадки; но болѣзни эти стали исчезать съ наступленіемъ теплой погоды и съ освоеніемъ команды съ судовою жизнью.

Въ Англіи больныхъ не было. Затѣмъ, до ухода изъ Саймонсъ-бая было только 6 больныхъ, изъ коихъ венерическихъ 5, заразившихся въ Англіи; послѣдній же, кочегаръ, подвергся приливу крови къ мозгу, во время работъ въ машинѣ.

Уйдя 14 іюля изъ Саймонсъ-бая, шкуна, 24 августа, была въ Сингапурѣ, заходила въ Сайгонъ и 10 сентября пришла въ Гонъ-Конгъ, а оттуда 12 октября въ Нагасаки, гдѣ и оставалась зимовать по 12 марта 1863 г.; 18 марта была въ Хакодате, а въ началѣ апрѣля въ Николаевскѣ.

На этихъ переходахъ, совершенныхъ по большей части подъ парами, чаще всего заболѣвали кочегары тропическою колико̀ю, равно тропическими сыпями; поносы и лихорадки перемежающіеся въ большомъ числѣ наблюдались въ день ухода судна изъ означенныхъ портовъ.

Причины эти заключаются, кромѣ изнурительной жары, еще въ спѣшныхъ работахъ, производимыхъ на суднѣ по приходѣ въ портъ.

По выходѣ изъ Сайгона, былъ случай холеры. Поносы вообще отличались наклонностью къ возвратамъ. Во время же зимовки въ Нагасаки господствующими болѣзнями были простудныя и сифилисъ.

Всѣхъ вообще больныхъ во все плаваніе было 99 человѣкъ; изъ нихъ выздоровѣло 89; отправлено въ госпитали 10; умершихъ не было.

На эскадрѣ Восточнаго океана въ 1863 году.

Эскадра Восточнаго океана въ 1863 г. состояла изъ корветовъ: «Калевала», «Богатырь», «Рында» и «Новикъ», клиперовъ:

«Абрекъ» и «Гайдамакъ». Общее число здоровой на всѣхъ судахъ команды было 1049 человѣкъ. Нѣкоторыя изъ этихъ судовъ, кромѣ плаванія въ Китайскомъ и Японскомъ моряхъ и у нашихъ береговъ Сибири, совершили еще въ первые мѣсяцы года переходы въ Океанію и въ наши Сѣверо-Американскія владѣнія; такъ корветъ «Богатырь» въ началѣ года ушелъ въ Мельбурнъ, куда прибылъ 18 февраля, потомъ въ мартѣ заходилъ въ Новую Каледонію и 8 мая возвратился въ Нагасаки; корветъ «Новикъ», одновременно съ клипером «Гайдамакъ», въ январѣ, обогнули Филиппинскіе острова, въ февралѣ посѣтили Сіамскій заливъ, Сайгонъ и 28 того же мѣсяца пришли въ Гонъ-Конгъ. Клиперъ «Абрекъ», въ январѣ, пришелъ въ Калькуту, заходилъ въ Мульмейнъ, Батавію и Макассаръ, въ мартѣ въ Новую Каледонію, въ апрѣлѣ на островъ Ponеу и 14 мая прибылъ въ Нагасаки, въ сентябрѣ былъ въ Кадьякѣ; корветъ «Рында» въ маѣ посѣтилъ Ситху. Наконецъ, всѣ суда въ сентябрѣ и октябрѣ мѣсяцахъ собрались въ Санъ-Франциско на зимовку.

Не смотря на пребываніе, въ первые мѣсяцы года, эскадры въ теплыхъ странахъ, болѣзненность между людьми, въ продолженіе всего года, была весьма значительна и преимущественно въ командахъ судовъ, пробывшихъ уже нѣкоторое время въ тамошнихъ странахъ. Такъ, на корветѣ «Калевала», клиперахъ «Гайдамакъ» и «Абрекъ» наблюдалось наибольшее число больныхъ, особенно на «Гайдамакѣ»; между тѣмъ какъ на судахъ, прибывшихъ въ концѣ 1862 года въ Восточный океанъ, болѣзненность была въ значительно меньшей степени, особенно на корветѣ «Рында», на которомъ въ теченіе года на 100 челов. здоровыхъ насчитывается 51,61 болѣвшихъ. Такое чрезмѣрное развитіе болѣзненности на судахъ, пробывшихъ тамъ нѣсколько времени, зависѣло отъ ослабленія организма, вслѣдствіе прежде перенесенныхъ болѣзней и отъ произшедшей, вслѣдствіе того, наклонности организма вновь подвергаться заболѣванію, при самыхъ незначительныхъ вредоносныхъ вліяніяхъ. Кромѣ того, повсемѣстное развитіе въ портахъ Китая и Японіи сифилиса, сдѣлалось причиною зараженія наибольшаго числа людей, по своей многочисленности, превышающаго число больныхъ другими болѣзнями, отдѣльно взятыми.

Изъ болѣзней внутреннихъ, первое мѣсто занимаютъ поносы,

которые наичаще наблюдались на клиперѣ «Гайдамакъ» и на корветѣ «Калевала»; на корветѣ же «Рында» число больныхъ, страдавшихъ поносами, было самое незначительное, именно 4 человѣка. Поносы появлялись въ теченіе всего года, до прихода въ Санъ-Франциско, въ сентябрѣ, почти въ одинаковой степени, обнаруживаясь въ видѣ катарральныхъ, или желчныхъ поносовъ. Больной испражнялся до 40 разъ въ сутки, худѣя внезапно, и поправлялся также быстро отъ значительныхъ пріемовъ опія и арники; всегда послѣ совершеннаго прекращенія поноса, больной подвергался легкой лихорадкѣ, чистаго перемежающагося типа. Однако, не смотря на незначительную напряженность болѣзни, она, повторяясь часто, истощала силы людей и безъ того уже ослабленныхъ. Такіе больные, по прекращеніи болѣзни, еще долго не могли возстановить свои силы.

Появленіе поносовъ было въ прямомъ отношеніи къ внезапной перемѣнѣ погоды и температуры воздуха и они всегда являлись ночью въ дождь и сырую и холодную погоду. На переходахъ же подъ парами, преимущественно заболѣвали ими кочегары, особенно на корветѣ «Новикъ».

Причинами развитія поносовъ всѣми врачами считаются чрезмѣрные жары и неумѣренность нашихъ людей. Въ одномъ случаѣ, послѣ поноса открылась водянка ногъ, на клиперѣ «Абрекъ», въ ноябрѣ, за тѣмъ быстро послѣдовали водянка легкихъ, сердца и смерть больнаго.

Кровавые поносы поразили всего 13 человѣкъ на корветахъ «Богатырь» и «Новикъ», не отличались упорностью и всѣ кончились благополучно.

Холера появилась только на корветахъ «Богатырь» и «Новикъ» и клиперѣ «Абрекъ» въ незначительной степени. На корветѣ «Богатырь» во время стоянки въ Нагасаки, въ августѣ, изъ числа 4-хъ больныхъ одинъ умеръ. На клиперѣ «Абрекъ», на другой день по уходѣ изъ Калькуты, захворалъ одинъ эпидемическою холерою, въ теченіе сутокъ окончившеюся смертью. На корветѣ «Новикъ» были два легкихъ случая по уходѣ изъ Сайгона. 3 случая растительной колики замѣчались только на корветѣ «Калевала», въ августѣ мѣсяцѣ, у кочегаровъ, отъ чрезмѣрнаго жара въ машинѣ. Кромѣ того, на корветѣ «Новикъ», были

случаи отравленія угольнымъ газомъ у кочегаровъ, обнаружившіеся со всѣми признаками, свойственными холерѣ. По наблюденіямъ врача, припадки эти обнаруживались у людей пребывавшихъ долгое время въ угольныхъ ящикахъ. Однако припадки эти, не смотря на напряженность, весьма скоро проходили. Перемѣжающіяся лихорадки преимущественно поражали команду клипера «Гайдамакъ», гдѣ онѣ были господствующею болѣзнію. Затѣмъ уже въ значительно меньшемъ числѣ онѣ обнаруживались на корветѣ «Богатырь», «Калевала» и клиперѣ «Абрекъ». На корветѣ же «Новикъ« было только 3 случая, а на корветѣ «Рында» всего одинъ. На клиперѣ «Гайдамакъ» она появилась въ февралѣ, по уходѣ изъ Сайгона; потомъ усилилась въ апрѣлѣ и маѣ, при посѣщеніи Печелійскаго залива и р. Янъ-це-кіанга и прекратилась по прибытіи въ Санъ-Франциско. Причинами ихъ, кромѣ болотистой мѣстности китайскихъ портовъ, были еще быстрые переходы клипера въ китайскихъ водахъ при неустановившемся весеннемъ муссонѣ, при разныхъ перемѣнахъ въ штормахъ и температурѣ воздуха. Въ характерѣ этой болѣзни было то: 1) что она являлась мгновенно и въ сильныхъ припадкахъ, ослобляя больнаго вдругъ до невозможности стоять на ногахъ; 2) что малокровные субъекты были плодовитой почвой для такихъ лихорадокъ, и 3) что онѣ почти всегда уничтожались послѣ перваго пороксизма. Лихорадки всегда являлись въ первый теплый день послѣ дождя, холодной и сырой погоды. Слѣдствіемъ ихъ было развитіе малокровія у людей и еще большее истощеніе ихъ. Типъ ихъ былъ большею частію каждодневный или трехдневный. Часто осложнялись гастрическими припадками, рецидивы постоянны. Завалы селезенки весьма значительны и упорны. Не смотря на значительное развитіе болѣзни, смертельныхъ случаевъ отъ нея не было.

Катарральныя лихорадки, острыя воспаленія органовъ и ревматизмы появлялись преимущественно во время зимовки, въ послѣдніе мѣсяцы года, въ Санъ-Франциско, а также во время плаванія въ нашихъ водахъ. Причинами развитія ихъ были холодныя и сырыя погоды, туманы и дожди, а также рѣзкіе переходы изъ теплыхъ странъ въ большія широты.

Катарральныя лихорадки чаще всего наблюдались на корветѣ «Калевала»; острыя же воспаленія грудныхъ органовъ на клиперѣ «Гайдамакъ». Пораженія брюшныхъ органовъ встрѣчались въ меньшей степени; на корветѣ «Рында» и «Новикъ» ихъ вовсе не было. Въ двухъ случаяхъ этихъ болѣзней на корветѣ «Богатырь» и клиперѣ «Абрекъ» послѣдовала смерть, вслѣдствіе воспаленія брюшины. Острые катарры дыхательныхъ путей, пораженія зѣва, а равно и заушница появлялись въ незначительномъ числѣ и легко уступали леченію. Ревматизмы проходили въ большинствѣ случаевъ, отъ однихъ наружныхъ средствъ.

Тифозная горячка появлялась только на корветѣ «Богатырь» въ Нагасаки и Санъ-Франциско, гдѣ у одного больнаго развился пятнистый тифъ. Изъ числа 4 больныхъ, пораженныхъ ею, умерло двое—одинъ отъ груднаго тифа, другой же отъ пятнистаго. Пораженные ею люди были истощены уже прежде перенесенными болѣзнями. На корветѣ «Калевала», во время стоянки въ Хакодатѣ, у штурманскаго кондуктора появилась видоизмѣненная оспа на лицѣ. Онъ поступилъ на корветъ въ Нагасаки, гдѣ, а равно также и въ Хакодате, во время его пребыванія, оспенной эпидеміи не было.

Бугорчатка наблюдалась въ трехъ случаяхъ—въ двухъ на корветѣ «Богатырь» и въ одномъ на клиперѣ «Гайдамакъ». Развилась она на людяхъ молодыхъ и при неблагопріятныхъ условіяхъ плаванія, осложняясь воспаленіями грудныхъ органовъ, вслѣдствіе чего и умеръ одинъ больной на корветѣ «Богатырь».

Число зараженныхъ сифилисомъ по своей многочисленности занимаетъ первое мѣсто между болѣзнями эскадры, что неудивительно, при чрезвычайномъ распространеніи этой болѣзни въ портахъ Японіи и Китая, а равно и въ Санъ-Франциско, между тамошними китаянками. Замѣчательно, что во время почти 2-мѣсячной стоянки корвета «Калевала» (августъ и сентябрь) въ портѣ Гонолулу, славящемся развитіемъ сифилиса, зараженныхъ этою болѣзнію въ командѣ не было; это зависѣло отъ уменьшенія числа китобойныхъ судовъ и отъ введеннаго правильнаго осмотра женщинъ. Болѣзнь же на эскадрѣ обнаруживалась въ видѣ первичныхъ затвердѣлыхъ язвъ, злокачественной формы. Часто наблюдались язвы въ каналѣ. Вторичныя явленія были почти по-

стояннымъ слѣдствіемъ. Бубоны составляли упорное осложненіе; нагноеніе ослабляло больныхъ и гноящіяся поверхности принимали атоническій видъ. При леченіи всегда нужно было прибѣгать къ специфическимъ средствамъ, но и они часто оставались безъ успѣха.

Изъ наружныхъ болѣзней и травматическихъ поврежденій слѣдуетъ упомянуть о переломѣ правой бедренной кости у матроса на корветѣ «Калевала». На корветѣ «Рында», во время салюта, 5 ноября, отъ преждевременнаго выстрѣла, выбросило одного матроса за бортъ, который мгновенно утонулъ; другому же обожгло и раздробило лѣвую руку до локтеваго сустава. Сдѣлано отнятіе плеча; больной выздоровѣлъ. На корветѣ «Богатырь» былъ случай разрыва лучевой артеріи (art Radialis) въ сгибѣ лѣвой руки. Кровотеченіе остановлено прижатіемъ. Кромѣ того, на этомъ же корветѣ, въ Санъ-Франциско, въ ноябрѣ, былъ привезенъ съ берега матросъ съ сильными ушибами туловища; у него образовалось воспаленіе легкихъ и на 17-й день онъ умеръ. Вообще же наружныя болѣзни и разнаго рода ушибы и легкія раненія, несмотря на свою многочисленность, не представляли ничего особеннаго. Кромѣ этихъ болѣзней, на корветѣ «Богатырь» наблюдался весьма рѣдкій случай свинцовой колики, происшедшій отъ постояннаго обращенія съ свинцовыми бѣлилами.

Общее число всѣхъ вообще больныхъ на эскадрѣ въ теченіе года было—1475; изъ нихъ выздоровѣло—1355; переведено въ госпитали—83; умерло—8 и осталось къ 1 января 1864 года—29 человѣкъ.

Фрегатъ «Дмитрій Донской» назначенъ былъ для практическаго плаванія въ Атлантическомъ океанѣ и оставилъ Кронштадтъ 20 октября 1862 г., имѣя 120 челов. гардемаринъ и 636 челов. команды. 27 октября былъ въ Ниборгѣ, 11 ноября въ Брестѣ, а 29-го въ Лисабонѣ, 31 декабря прибылъ въ Порто-Гранде на остр. С.-Винцентѣ, гдѣ оставался по 10 января 1863 г.

Въ теченіе этихъ мѣсяцевъ, при переходѣ фрегата изъ сѣверныхъ широтъ въ тропическія страны, у нижнихъ чиновъ проявлялись преимущественно болѣзни катаррально-ревматическаго свойства. 6 ноября поступилъ одинъ съ тифозною горячкою, скон-

чавшійся 11 числа. Случай воспаленія печени на переходѣ въ Лисабонъ кончился благополучно, равно какъ и случай остраго воспаленія почекъ у кока, во время стоянки въ Лисабонѣ. На переходѣ въ Порто-Гранде прибылъ одинъ, имѣвшій ракъ пищепріемнаго горла, замѣчательный тѣмъ, что болѣзнь стала замѣтна только за два мѣсяца до кончины, послѣдовавшей 4 февраля 1863 г. Чахоточный больной поступилъ тотчасъ по уходѣ изъ Кронштадта и чрезъ двѣ недѣли скончался.

Венерическіе больные начали поступать послѣ стоянки въ Лисабонѣ и почти всѣ съ первичными явленіями. Но самыми многочисленными были случаи травматическихъ поврежденій и нарывовъ; хотя они по большей части представлялись маловажными, но было нѣсколько случаевъ довольно сильныхъ раненій, кончившихся однако благополучно.

Въ гардемаринскій лазаретъ въ это время преимущественно поступали венерическіе больные, съ первичными язвами и гонореею, но были часты случаи и сифилитическаго пораженія зѣва и кожи. Чрезмѣрное развитіе этой болѣзни зависѣло отъ того, что гардемарины не были стѣснены при съѣздахъ на берегъ. Получивъ же болѣзнь, они иногда довольно долгое время скрывали ее, до выхода фрегата изъ порта, чтобы не лишиться возможности съѣзжать на берегъ. Нѣсколько же человѣкъ ушли даже изъ Кронштадта съ этою болѣзнію, и только въ морѣ обратились за пользованіемъ. На переходѣ въ Порто-Гранде поступилъ одинъ съ острымъ воспаленіемъ почекъ, а другой въ послѣднемъ періодѣ чахотки, который послѣ двухнедѣльнаго пребыванія въ лазаретѣ и скончался.

Оставивъ 16 января Порто-Гранде, фрегатъ заходилъ 7 февраля на островъ Св. Екатерины, 19-го въ Ріо-Жанейро—въ бухту Армасао (въ Бразиліи), и 3 мая прибылъ на островъ Фаялъ, 24-го въ Нибургъ, и 1 іюня возвратился въ Кронштадтъ.

Пребываніе фрегата до половины апрѣля мѣсяца между тропиками благодѣтельно дѣйствовало на здоровье команды. Господствующею болѣзнію были вереда на верхнихъ и нижнихъ конечностяхъ; кромѣ того, разнаго рода легкіе ушибы и раненія. Изъ болѣе же замѣчательныхъ былъ случай паденія за бортъ съ фокареи матроса, при крѣпленіи паруса, по своей неосторожности.

Въ числѣ сильнѣйшихъ ушибовъ, приводится переломъ обѣихъ бедрянныхъ и крестцовой костей съ внутреннимъ кровотеченіемъ. На другой день онъ умеръ. Изъ внутреннихъ болѣзней развились, при сильныхъ жарахъ и неумѣренности команды, поносы, но въ слабой степени и скоро проходили. Съ прибытіемъ въ бухту Армасао, поступило 6 человѣкъ цынготныхъ; всѣ они страдали этою болѣзнію въ минувшемъ году въ Кронштадтѣ.

Съ выхода фрегата изъ тропиковъ и съ приближеніемъ къ сѣвернымъ широтамъ, появились катарально-ревматическія страданія преимущественно слизистой оболочки глазъ. Венерическіе больные поступили въ лазаретъ въ маѣ мѣсяцѣ по сообщеніи фрегата съ островомъ Фаяломъ.

У гардемаринъ во всѣ эти пять мѣсяцевъ главными страданіями были катарально-ревматическія, въ теплое время въ видѣ поносовъ, а при болѣе прохладной погодѣ въ видѣ катарральныхъ пораженій дыхательныхъ органовъ. Было три случая перемежающейся лихорадки по уходѣ изъ бухты Армасао. Венерическіе больные тоже не переставали являться. Кромѣ того между ними развилась тропическая сыпь, но больные долго скрывали ее.

Остальные четыре мѣсяца фрегатъ пробылъ во внутреннемъ плаваніи, при чемъ у нижнихъ чиновъ господствующими болѣзнями были катарально-ревматическія страданія различныхъ органовъ и развитіе нарывовъ. У гардемаринъ же, за исключеніемъ іюня и іюля мѣсяцевъ, когда они прямо поступали въ Кронштадтскій госпиталь, въ августѣ являлись только съ венерическимъ зараженіемъ, а въ сентябрѣ обнаруживались у нихъ катарально-ревматическія пораженія.

Общее число больныхъ гардемаринъ за всю кампанію было 126; изъ нихъ выздоровѣло 118; отправлено въ Кронштадтскій госпиталь 7 и умеръ 1.

Общее число больныхъ нижнихъ чиновъ за всю кампанію было 365; изъ нихъ выздоровѣло 335; отправлено въ Кронштадтскій госпиталь 27 и умерло 3.

Эскадра контръ-адмирала Лесовскаго, состоявшая изъ фрегатовъ «Пересвѣтъ» и «Александръ Невскій», корветовъ «Витязь» и «Варягъ» и клипера «Алмазъ», оставила 17 іюля 1863 г. Кронштадтъ, и обогнутъ сѣверные берега Шотландіи, прибыла 13 сентября въ Нью-Іоркъ.

Такой продолжительный переходъ, при холодной и дождливой погодѣ, въ осеннее время, при недостаткѣ свѣжей провизіи, такъ какъ суда поспѣшно ушли изъ Кронштадта, отразился неблагопріятно на людяхъ. Въ первое время поступали больные съ разстройствомъ кишечнаго канала, зависѣвшимъ отъ перехода на морскую провизію, и чаще всего заболѣвали вновь-поступившіе на службу изъ безсрочнаго отпуска; но уже въ первыхъ числахъ августа появились цынготные больные. Цынга, усиливаясь постепенно при плаваніи въ большихъ широтахъ, и отъ недостатка свѣжей провизіи, скоро сдѣлалась господствующею болѣзнію на обоихъ фрегатахъ; на корветѣ «Витязь» она появилась у двоихъ больныхъ. Цынга являлась во всевозможныхъ формахъ, начиная съ красноты и припухлости десенъ и пятенъ на ногахъ до затвердѣнія клѣтчатки и выпотѣній въ разныя серозныя оболочки.

Она осложняла всѣ другія болѣзни и тѣмъ весьма ухудшала исходы ихъ. Малѣйшіе ушибы принимали цынготный видъ, въ ранахъ же грануляціи являлись вялыми, края быстро затвердѣвали. Только съ приходомъ въ Нью-Іоркъ, прибыль больныхъ уменьшилась; всѣ же больные, бывшіе въ лазаретахъ, свезены были для пользованія въ бараки, придадлежавшіе эмигрантскому обществу, гдѣ при хорошемъ содержаніи и прогулкахъ, быстро поправлялись.

Смертельные исходы особенно часты были на фрегатѣ «Александръ Невскій», гдѣ въ это время умерло 5 человѣкъ, 3 вслѣдствіе присоединившагося къ болѣзни скорбута, двое изъ нихъ отъ водянки околосердечной сумки, одинъ отъ выпотѣнія въ полость брюшины. Остальные же два смертельные случая произошли отъ воспаленія мозга и воспаленія печени, перешедшаго въ нарывъ.

Въ Нью-Іоркѣ эскадра находилась по 12 декабря, когда перешла въ Hampton Roads у крѣпости Монроэ, гдѣ и оставалась на зимовкѣ, до конца года. Съ приходомъ въ Нью-Іоркъ и съ на-

ступленіемъ въ скорости холоднаго времени господствующими болѣзнями сдѣлались катарральныя пораженія различныхъ органовъ, особенно зѣва; изъ числа послѣднихъ одинъ случай на фрегатѣ «Александръ Невскій» окончился смертью, по причинѣ быстраго помертвенія зѣва. Ревматическія лихорадки и ревматизмы различныхъ органовъ также наблюдались весьма часто. Въ одномъ случаѣ, на фрегатѣ «Пересвѣтъ», матросъ, страдавшій головнымъ ревматизмомъ и истеченіемъ гноя изъ праваго уха, умеръ съ признаками апоплексическаго удара. Кромѣ того, смертельные исходы послѣдовали: на фрегатѣ «Пересвѣтъ» два—1 отъ общаго изнуренія и 2 отъ катарра мочеваго пузыря. На фрегатѣ «Александръ-Невскій» былъ случай скоропостижной смерти, у больнаго, имѣвшаго мѣстное пораженіе половыхъ органовъ.

Но наибольшую цифру больныхъ представляли зараженные сифилисомъ, число которыхъ постоянно увеличивалось, по причинѣ отсутствія въ Нью-Іоркѣ медико-полицейскаго надзора за публичными женщинами. Уменьшеніе же прибыли этихъ больныхъ послѣдовало только послѣ запрещенія спускать людей на берегъ. Большею частію поступали съ первичными затвердѣлыми шанкрами, часто осложненными опухолями желѣзъ въ пахахъ. Леченіе ихъ шло медленно.

Наружныя болѣзни не представляли ничего особеннаго.

Общее число больныхъ на всей эскадрѣ было 592; изъ нихъ выздоровѣло 383; отправлено въ Нью-Іоркѣ въ госпитали 64; умерло 13; осталось къ 1-му января 1864 г. 32 человѣка.

На корветѣ «Варягъ», на переходѣ изъ Нью-Іорка въ Монтевидео, въ 1864 году, изъ 304 человѣкъ команды оказались 32 человѣка съ признаками скорбутной болѣзни; изъ нихъ 6 человѣкъ поправились въ походѣ; 18 человѣкъ имѣли эту болѣзнь въ первомъ развитіи и выходили на вахту, а 8 человѣкъ считались больными, изъ нихъ 2 трудныхъ. Замѣчательно, что всѣ они прослужили отъ 10 до 16 лѣтъ и большая часть были больны прежде этою болѣзнію.

На клиперѣ «Алмазъ», когда онъ находился въ іюлѣ и августѣ 1864 г, въ докѣ въ Ріо-Жанейро, въ командѣ начали появляться много больныхъ съ холерными припадками и одинъ человѣкъ умеръ. Чтобы по возможности уменьшить распространеніе болѣзни, по совѣту здѣшнихъ медиковъ, вмѣсто утренняго чая начали выдавать командѣ кофе и роздали каждому по двѣ вязанныхъ фуфайки. Польза этой мѣры оказалась весьма скоро; число больныхъ стало уменьшаться.

Къ 1866 году, въ Тихомъ океанѣ и у восточныхъ береговъ Азіи, плавало 6 судовъ. Въ началѣ года прибыли 4 судна: корветъ «Аскольдъ», клиперъ «Изумрудъ», лодка «Соболь» и винтовая шкуна «Алеутъ»; ушелъ въ обратное плаваніе въ Россію корветъ «Богатырь». Оставался въ портахъ Японіи корветъ «Варягъ».

На всѣхъ этихъ судахъ, между другими недугами, по своей многочисленности и упорности къ излеченію, занимали первое мѣсто венерическія болѣзни. Чрезвычайное развитіе проституціи въ портахъ Японіи и Китая, при совершенномъ при томъ отсутствіи медико-полицейскихъ мѣръ, служатъ обильнымъ источникомъ къ развитію сифилистической заразы.

За тѣмъ остальныя болѣзни не представляли ни особенной злокачественности, ни замѣтнаго распространенія: изрѣдка появлялись перемежающіяся лихорадки, но преобладали преимущественно острые катарры кишечнаго канала и дыхательныхъ путей. Одно обстоятельство заслуживаетъ нѣкотораго вниманія. Во время оспенной эпидеміи въ Китаѣ и Японіи, на корветѣ «Варягъ» показался одинъ больной съ признаками оспы. Больной этотъ былъ отправленъ тотчасъ на берегъ, а командамъ на всѣхъ судахъ сдѣлано было прививаніе предохранительной оспы, и по всей вѣроятности отъ этой мѣры зависѣло, что оспа не появлялась больше въ судовыхъ командахъ, ограничившись только однимъ этимъ случаемъ.

Нѣкоторые больные, отчасти трудные и, кромѣ того, страдающіе воспаленіемъ глазъ, чесоткою и венерическими болѣзнями, отправлялись въ наши госпитали, устроенные въ Нагасаки и Хакодате,

въ портахъ наичаще посѣщаемыхъ русскими судами. Госпитали эти помѣщались на берегу въ японскихъ храмахъ.

Въ Хакодате былъ построенъ при нашемъ консульствѣ прекрасный госпиталь, имѣвшій помѣщеніе на 80 человѣкъ; но къ сожалѣнію онъ въ послѣднее время истребленъ пожаромъ и больные наши уже съ меньшими удобствами помѣщались въ храмахъ и домахъ японскихъ.

Переходъ корвета «Варягъ» Индѣйскимъ океаномъ, сопровождаемый холодными погодами и частными штормами, отличался развитіемъ катаррально-ревматическихъ болѣзней, и были даже случаи воспаленія грудныхъ органовъ; наиболѣе же встрѣчались травматическія поврежденія и наружныя болѣзни, непредставлявшія ничего особеннаго, за исключеніемъ одного случая перелома правой лучевой кости. Во время этого перехода трудно больныхъ было только два: одинъ, страдавшій воспаленіемъ подреберной плевы и по облегченіи припадковъ выписанный изъ лазарета, въ скоромъ времени поступилъ опять съ признаками сильнаго воспаленія около-сердечной сумки и съ припадками общаго паралича; онъ умеръ 14-го февраля. Другой умеръ отъ продолжительнаго воспаленія тонкихъ кишекъ и развившейся вслѣдствіе того брюшной водянки. Въ Батавіи команда не была ни разу спускаема на берегъ изъ опасенія развитія лихорадки, дизентеріи и сифилиса, сильно распространенныхъ между туземцами. На пути отъ Сингапура въ Гонъ-Конгъ неблагопріятныя погоды и частыя колебанія въ температурѣ воздуха вызвали простудныя лихорадки, имѣвшія у многихъ больныхъ послабляющій типъ. Въ Гонъ-Конгѣ и Шанхаѣ было три случая перемежающейся лихорадки, отличавшіеся неправильностію и жестокостію приступовъ, сопровождаемыхъ бредомъ и вообще сильными приливами крови къ головѣ. Только огромные пріемы сѣрно-кислаго хинина приносили пользу. Былъ также въ Гонъ-Конгѣ одинъ случай кроваваго поноса, а въ Шанхаѣ—воспаленія печени, имѣвшаго смертельный исходъ отъ присоединившагося воспаленія брюшины. Пребываніе корвета въ портахъ Китая и Японіи отразилось чрезмѣрнымъ увеличеніемъ числа заболѣвшихъ сифилисомъ. Большею частію зараженіе появлялось въ видѣ твердыхъ шанкровъ, весьма глубокихъ и нечистыхъ, осложенныхъ бубонами, которые рѣдко разрѣшались

и по сокрытіи долго не заживали, особенно у людей, получившихъ зараженіе въ Хакодате; болѣзнь упорно противодѣйствовала леченію.

На клиперѣ «Изумрудъ» и корветѣ «Аскольдъ» преобладали также венерическія болѣзни, леченіе которыхъ состояло преимущественно изъ внутренняго употребленія сулемы. Кромѣ сифилистическихъ больныхъ, въ іюлѣ и августѣ мѣсяцахъ, на всѣхъ этихъ судахъ появлялось въ большомъ числѣ разстройство пищевыхъ путей, въ видѣ поносовъ слизистыхъ, а иногда и желчныхъ, сопровождаемыхъ часто рѣзью всего живота, рвотою и судорогами нижнихъ конечностей. Но, по своей непродолжительности и уступчивости къ излеченію, поносы эти не представляли особенной опасности; нѣсколько болѣе упорные припадки замѣчались только на клиперѣ «Изумрудъ». Сильные жары во время пребыванія судовъ въ Юкагамѣ и перемѣна воды въ Нагасаки, по мнѣнію врачей, вызвали эти острые катарры кишекъ. Въ іюнѣ мѣсяцѣ на корветѣ «Варягъ» умерло два человѣка: у одного изъ нихъ, имѣвшаго хроническій катарръ бронховъ, развилось воспаленіе легкихъ, начиная съ нижнихъ долей. За 6 дней до смерти, по вонючему дыханію и такимъ же мокротамъ, при сильномъ упадкѣ силъ, судовой врачъ заключилъ, что воспаленіе легкихъ получило исходъ въ гангрену. Другой больной, взятый въ Владивостокѣ, страдавшій размягченіемъ мозга, вслѣдствіе повторявшейся два раза апоплексіи, во время перехода изъ Дуэ, подвергся снова апоплексіи мозга, и не смотря на принятыя мѣры, на третій день скончался.

Изъ наружныхъ поврежденій можно отмѣтить только переломъ правой ключицы на клиперѣ «Изумрудъ». Этому больному наложена была тотчасъ же Дезольтова повязка. Во время плаванія клипера у береговъ Сибири, начали замѣчать расположеніе къ цынгѣ у нѣкоторыхъ матросовъ; вполнѣ развитые признаки этой болѣзни были у одного матроса. Въ нашихъ сибирскихъ портахъ до сихъ поръ еще сильно чувствуется недостатокъ въ огородныхъ овощахъ, мѣсто которыхъ замѣняетъ черемша, занимающая середину между лукомъ и чеснокомъ. При употребленіи этой зелени, а также замѣнѣ солонины свѣжимъ мясомъ, расположеніе къ скорбуту на клиперѣ исчезло.

Корветъ «Богатырь», 29 декабря 1865 года, оставивъ мысъ Доброй Надежды, находился съ 9 по 12 января 1866 года на островѣ Св. Елены, съ 1-го по 13 мая въ Плимутѣ, а послѣ до конца мѣсяца въ Шербургѣ, и воротился въ Кронштадтъ 26 мая. На возвратномъ переходѣ въ Россію умерло двое больныхъ легочною чахоткою: неблагопріятный исходъ былъ ускоренъ холодными и сырыми погодами, по оставленіи тропиковъ наступившими въ сѣверномъ полушаріи. Свѣжіе вѣтра и пониженіе въ температурѣ воздуха повлекли за собою простудныя лихорадки, катарральныя и ревматическія, и особенно упорные ревматизмы. Въ числѣ травматическихъ поврежденій былъ одинъ только замѣчательный случай перелома обѣихъ костей праваго предплечія, на три дюйма ниже локтя, и потери двухъ пальцевъ той же руки. Этотъ послѣдній случай былъ 9 января на островѣ Св. Елены, во время салюта отъ неожиданнаго выстрѣла. Чтобы сохранить руку, была наложена крахмальная повязка и къ концу марта кости срослись, раны противъ пальцевъ стянулись, но движеніе и чувствительность руки потеряны.

Среднее число команды на судахъ эскадры Тихаго океана было 459; изъ нихъ заболѣло 569, умерло 5, отправлено въ госпитали 41.

Корветъ «Гридень» и клиперъ «Всадникъ получили назначеніе отправиться въ Тихій океанъ. Въ началѣ августа 1866 года корветъ заходилъ въ Портсмутъ, а клиперъ 1 сентября находился въ Гревзендѣ, 28-го въ Брестѣ; 4 октября, получивъ приказаніе вернуться въ Россію, суда эти прибыли въ Кронштадтъ 22 октября. До ухода изъ Кронштадта на обоихъ судахъ преобладали острые катарры кишекъ и было нѣсколько больныхъ холериною. Бурныя погоды, встрѣченныя судами въ Нѣмецкомъ морѣ, вызвали простудныя болѣзни и на клиперѣ было два трудно-больныхъ тифомъ; одинъ изъ нихъ выздоровѣлъ на суднѣ, другой отправленъ въ Гревзендскій госпиталь. Въ числѣ травматическихъ поврежденій выдаются два случая на корветѣ «Гридень», происшедшіе въ морѣ отъ неожиданнаго выстрѣла во время артиллерійскаго ученія. Въ одномъ изъ нихъ оторвало кисть, раздробило локоть и плечо пра-

вой руки, смяло лопатку и четыре ребра; этотъ больной чрезъ нѣсколько часовъ умеръ. Другому также оторвало кисть руки и смяло кисть лѣвой руки; по приходѣ въ Кронштадтъ онъ отправленъ въ госпиталь. На обоихъ судахъ среднее число команды было 318, изъ нихъ заболѣло 189, умеръ 1, отправлено въ госпиталь 34.

Транспортъ «Гилякъ», въ январѣ мѣсяцѣ 1866 г. находился въ Мульмейнѣ, гдѣ нагружался тикомъ. Нагрузка производилась индѣйцами; команда поэтому имѣла много свободнаго времени для отдыха, столь необходимаго въ тропикахъ; матросы работали только утромъ и вечеромъ. Погоды стояли хорошія, свѣжая провизія не прекращалась все время. При такихъ условіяхъ, состояніе здоровья команды было самое удовлетворительное; были только венерическіе больные, получившіе заразу въ Мульмейнѣ, гдѣ сифилисъ распространенъ. Всѣ они имѣли форму простыхъ первичныхъ язвъ, на разныхъ мѣстахъ головки члена и крайней плоти и легко заживали чрезъ 4—6 недѣль, безъ всякихъ осложненій, при внутреннемъ употребленіи сулемы и наружныхъ средствъ. 28 февраля, послѣ 68-ми дневнаго пребыванія въ морѣ, транспортъ, 6 мая, прибылъ въ Саймонсъ-бай, на мысъ Доброй Надежды; 11-го снялся съ якоря и, посѣтивъ, на короткое время, островъ Св. Елены, 13 іюля пришелъ въ Плимутъ; потомъ заходилъ въ Копенгагенъ и 29 августа воротился въ Кронштадтъ. Продолжительное плаваніе Индѣйскимъ океаномъ, въ особенности въ большихъ широтахъ, гдѣ тропическіе дожди вскорѣ смѣнились свѣжими вѣтрами, сырость и относительно низкая температура воздуха, были предрасполагающими причинами къ появленію ревматическихъ пораженій. У одного такого больнаго остался упорный хроническій ревматизмъ праваго плеча и ручной кисти, съ опухолью подъ локтевымъ мыщелкомъ. Впослѣдствіи, при развившейся анеміи, были назначаемы внутрь растворъ уксусо-кислаго желѣза и питательная пища, послѣ чего замѣтили поправленіе больнаго. Наличное число команды было 60 человѣкъ, изъ нихъ заболѣло 48.

Фрегатъ «Дмитрій Донской», посланный въ Атлантическій океанъ, для практическаго плаванія съ гардемаринами, кондукторами и юнкерами, находился въ январѣ мѣсяцѣ 1866 г. у западныхъ береговъ Африки, съ 2-го по 6-е число стоялъ въ Монровіи, главномъ городѣ республики негровъ Либеріи, 23 января былъ въ Ріо-Жанейро, 2 февраля перешелъ въ бухту Альброа, а 28-го опять въ Ріо-Жанейро, гдѣ пробылъ до 12 марта; съ 24 апрѣля по 3 мая находился на островѣ Фаялъ, съ 15-го по 23-е въ Плимутѣ, съ 30 по 7 іюня на Нюборгскомъ рейдѣ, а 12-го возвратился въ Кронштадтъ и остальные три мѣсяца: іюнь, іюль и августъ, находился во внутреннемъ плаваніи.

Въ началѣ нижніе чины и гардемарины, кондукторы, юнкера заболѣвали преимущественно сифилисомъ. Происхожденіе его относится ко времени пребыванія фрегата въ Порто-Гранде, въ декабрѣ 1865 года, гдѣ сифилисъ чрезвычайно распространенъ между негритянками. Большею частію больные поступали съ гонореею и первичными язвами, нерѣдко осложненными опухолью желѣзъ. Въ февралѣ, особенно во время стоянки въ бухтѣ Альброа, появилось пораженіе желудочно-кишечнаго канала въ формѣ поносовъ, осложняемыхъ сильнѣйшими болями живота, рвотою, а иногда и судорогами нижнихъ конечностей. Разстройство это, по мнѣнію судоваго врача, было вызвано излишнимъ употребленіемъ испорченныхъ фруктовъ. Въ это же время наблюдались 2 случая брюшнаго тифа у рекрутовъ, и одинъ изъ нихъ окончился неблагополучно; потомъ два случая воспаленія кишекъ,— тонкихъ у одного больнаго и толстыхъ у другаго, при чемъ у послѣдняго образовался значительный выпотъ въ брюшную полость, легко ощущаемый при изслѣдованіи живота. Много въ этомъ случаѣ принесло пользы устройство на берегу въ Альброа временнаго лазарета, въ которомъ были помѣщены наиболѣе трудные больные. Съ переходомъ фрегата изъ тропиковъ къ сѣверу и съ наступленіемъ прохладнаго времени, характеръ болѣзней измѣнился, показались простудныя лихорадки, пораженіе грудныхъ органовъ, жаба, какъ между нижними чинами, такъ и гардемаринами, кондукторами и юнкерами. Въ особенности ожесточенностью припадковъ отличались острые ревматизмы въ разныхъ частяхъ тѣла, и между прочимъ въ одномъ случаѣ произошло

значительное скопленіе жидкости въ колѣнный суставъ. Кромѣ того быстро развилась у молодаго рекрута легочная чахотка, имѣвшая смертельный исходъ. На этомъ же переходѣ умеръ старшій офицеръ фрегата, страдавшій предъ тѣмъ непродолжительными, но сильными ревматическими болями въ ключицѣ и плечевомъ суставѣ правой стороны, осложнявшими органическій порокъ сердца. Не смотря на значительное число больныхъ съ травматическими поврежденіями, мало было случаевъ, заслуживающихъ вниманія. Важнѣе другихъ, въ маѣ мѣсяцѣ, былъ у одного матроса глубокій нарывъ мягкихъ частей голени въ нижней ея трети, повлекшій за собою воспаленіе надкостной плевы; потомъ—ушибъ передней части голени, на мѣстѣ котораго спустя недѣлю развилось сильное флегмонозное воспаленіе мягкихъ частей почти всей голени; далѣе ушибъ мизинца лѣвой руки, вслѣдствіе котораго было отщепленіе сочленительныхъ концовъ первой и второй фалангъ, причемъ для сохраненія пальца необходимо было сдѣлать ампутацію поврежденныхъ перстныхъ пальцевъ; наконецъ случай вывиха лѣваго плеча въ Плимутѣ отъ паденія, въ пьяномъ видѣ, при спускѣ команды на берегъ.

Главнымъ страданіемъ нижнихъ чиновъ и гардемаринъ, во время стоянки на Кронштадтскомъ рейдѣ, были слизистые поносы. Случаи холеры, числомъ 8, появлялись только въ началѣ, когда командѣ дозволенъ былъ свободный съѣздъ на берегъ и замѣчались только у тѣхъ людей, которые съ вечера были хмѣльны. Поэтому приняты были строгія мѣры къ совершенному прекращенію сообщенія съ берегомъ, куда отпускались только люди испытанные въ хорошемъ и трезвомъ поведеніи. Это средство оказалось дѣйствительнымъ, холера на суднѣ болѣе не возобновлялась. Дождливыя и холодныя погоды въ іюлѣ и августѣ были причиною частыхъ простудныхъ лихорадокъ и катарральныхъ страданій дыхательныхъ органовъ. Среднее число команды было 353, изъ нихъ заболѣло 464, умерло 2, отправлено въ госпитали 102. Среднее число офицеровъ, гардемаринъ и проч. 79; изъ нихъ заболѣло 100, умеръ 1, отправлено въ госпитали 15.

Фрегатъ «Свѣтлана» 3 сентября 1866 г. оставилъ Кронштадтскій рейдъ, для практическаго плаванія съ гардемаринами. Съ 13-го по 18-е находился въ Ниборгѣ; съ 24-го по 29-е въ Шербургѣ съ 1-го по 8-е октября въ Плимутѣ; съ 15-го по 29-е въ Лисабонѣ; съ 2-го по 6-е ноября на островѣ Мадерѣ, съ 19 ноября по 15 декабря въ Порто-Гранде. Въ началѣ кампаніи наибольшая часть больныхъ имѣла желчные и слизистые поносы, особенно въ день выхода изъ Кронштадта, что́ можно приписать дѣйствію холерной эпидеміи; впослѣдствіи страданіе это значительно уменьшилось и замѣнилось простудными лихорадками. На Ниборгскомъ рейдѣ поступилъ въ лазаретъ молодой матросъ съ сильною лихорадкою, которая въ скоромъ времени приняла форму возвратной горячки и по приходѣ въ Брестъ, больной этотъ въ очень трудномъ положеніи былъ отправленъ въ госпиталь. Больные гардемарины страдали преимущественно первичными мягкими шанкерами и перелоемъ.

Съ приходомъ въ Лисабонъ, гдѣ должны были выдержать пятидневный карантинъ, поступилъ въ лазаретъ одинъ матросъ съ абдоминальнымъ тифомъ. Болѣзнь имѣла быстрое теченіе и въ концѣ первой недѣли появилось довольно сильное кровотеченіе изъ кишекъ, послѣ чего силы больнаго быстро стали упадать и на седьмой день больной умеръ. 27 октября умеръ отъ апоплексическаго удара одинъ изъ офицеровъ. Въ Порто-Гранде по необходимости должны были прибѣгнуть къ употребленію береговой воды, которая, имѣя дурныя качества, обнаружила свое вліяніе—у многихъ людей разстройствомъ желудка, изчезнувшимъ тотчасъ же при замѣненіи береговой воды опрѣсненною. Въ концѣ ноября былъ случай петехіальнаго тифа, развивавшагося чрезвычайно быстро и окончившагося печальнымъ исходомъ на шестой день. Кромѣ того, былъ одинъ больной чахоткою, который и умеръ 29 декабря. Въ Порто-Гранде увеличилось также число венерическихъ больныхъ, особенно между гардемаринами. Нижнихъ чиновъ было 481; изъ нихъ заболѣвало по 1 января 1867 года 123, умерло 3, отправлены въ госпитали 4; гардемаринъ было 107, изъ нихъ заболѣвало 97.

Фрегатъ «Ослабя» и корветъ «Витязь», составлявшіе отрядъ изъ двухъ судовъ, назначенныхъ для плаванія съ Его Высочествомъ Великимъ Княземъ Алексіемъ Александровичемъ, оставили Кронштадтъ 25 мая 1866 г., находились съ 6 по 14 іюня въ Копенгагенѣ, съ 29 іюня по 5 іюля на Фальмутскомъ рейдѣ, съ 11 по 19 іюля въ Лисабонѣ, съ 23-го на островѣ Мадерѣ, съ 29-го на Азорскихъ островахъ; съ 1 по 4 августа у острова Св. Михаила; съ 13-го въ Шербургѣ и 6 сентября воротились на Кронштадтскій рейдъ. Въ началѣ кампаніи холодныя погоды и свѣжіе вѣтра, встрѣчаемые по выходѣ въ море, также ощутительная сырость на судахъ были причиною появленія на обоихъ судахъ въ большомъ числѣ болѣзней простуднаго свойства, бронхіальныхъ катарровъ и воспаленія зѣва. Въ дальнѣйшихъ переходахъ въ Лисабонъ и на островъ Мадеру, при хорошихъ атмосферическихъ условіяхъ, число больныхъ значительно уменьшилось. Обратное плаваніе въ Россію сопровождалось погодами холодными и дождливыми, которыя, при скоромъ переходѣ изъ южныхъ портовъ въ сѣверные, отразились возобновленіемъ разныхъ недуговъ простуднаго свойства. Особенно неблагопріятно было вліяніе этой погоды на двухъ больныхъ чахоткою, у которыхъ изнурительныя явленія, съ неизбѣжнымъ смертельнымъ исходомъ, развились въ самое короткое время. Частые случаи идіопатическаго воспаленія околоушной желѣзы, достигавшей иногда такихъ размѣровъ, что затруднялось движеніе головы, но къ счастію несопровождаемой горячечнымъ состояніемъ, были наблюдаемы у тѣхъ людей, которые какъ по розысканію оказалось, имѣли привычку подставлять голову подъ виндзейли. По запрещеніи прохлаждать себя подобнымъ образомъ, воспаленіе это перестало показываться. Воспаленіе глазъ на обоихъ судахъ состояло обыкновенно въ катарральномъ воспаленіи соединительной оболочки; только у одного матроса на фрегатѣ «Ослябя» было воспаленіе радужной оболочки. Употребленіе въ этомъ случаѣ атропина имѣло поразительный успѣхъ и больной выздоровѣлъ чрезъ 8 дней. Наружныя болѣзни, раны и ушибы были въ большомъ числѣ, не представляя однако при томъ ничего особеннаго. Болѣе достойны замѣчанія: случай перелома внутренней ладыжки съ вывихомъ, и другой случай сложнаго перелома 4-го пальца лѣвой руки. На корветѣ «Витязь» одинъ матросъ умеръ

скоропостижно. Замѣчательно, что сифилисъ, такъ распространенный на другихъ судахъ, на этой эскадрѣ былъ большою рѣдкостью. Среднее число нижнихъ чиновъ въ командѣ за 3 мѣсяца плаванія на обоихъ судахъ было 498, изъ нихъ заболѣло 323, умерло 3, отправлено въ госпитали 16; офицеровъ среднее число было 21, изъ нихъ заболѣло 9.

Въ 1867 году на эскадрѣ Тихаго океана, состоявшей подъ начальствомъ контръ-адмирала Керна, изъ корветовъ «Аскольдъ» и «Варягъ» и клипера «Изумрудъ», довольно много было, какъ и всегда, венерическихъ больныхъ, зараженіе которыхъ относится къ пребыванію въ портахъ Японіи и Китая, извѣстныхъ широкимъ распространеніемъ проституціи, при совершенномъ недостаткѣ медицинскаго присмотра за больными. Перемежающіяся лихорадки наичаще встрѣчались на корветѣ «Варягъ». Въ числѣ травматическихъ поврежденій особенно важныхъ случаевъ не было. Цынга появлялась также изрѣдка на этихъ судахъ во время плаванія ихъ у береговъ Сибири, при большой сырости и туманныхъ погодахъ; мѣстное противуцынготное средство—черемша—дѣйствительно приносило большую пользу.

На обратномъ плаваніи до мыса Доброй Надежды на одномъ только корветѣ «Аскольдъ», состояніе здоровья команды было вполнѣ удовлетворительно. Клиперъ «Изумрудъ», хотя и не спускалъ команду на берегъ въ Батавіи, имѣлъ во время перехода Индѣйскимъ океаномъ нѣсколько больныхъ перемежающеюся лихорадкою и трехъ страдавшихъ брюшнымъ тифомъ, изъ коихъ одинъ и умеръ. На корветѣ «Варягъ» больныхъ было мало до прихода въ Батавію. Въ послѣднемъ порту команда партіями была спускаема на берегъ и это обстоятельство было источникомъ необыкновеннаго развитія перемежающихся лихорадокъ, которыми заболѣло болѣе 50 человѣкъ во время перехода Индѣйскимъ океаномъ и у многихъ лихорадки приняли злокачественный характеръ. На 8 день послѣ выхода изъ Батавіи, она обнаружилась первоначально у людей, проведшихъ ночь подъ открытымъ небомъ въ низменной части Батавіи, окруженной болотами и густою растительностью, и жертвою ея сдѣлались 10 чело-

вѣкъ, при чемъ 8 умерли въ Индѣйскомъ океанѣ, 1 въ Капштатѣ и 1 мѣсяцемъ позже въ морѣ отъ дизентеріи съ присоединеніемъ водянки. У означенныхъ 8 человѣкъ смерть наступила при внезапномъ упадкѣ силъ, вмѣстѣ съ сильною гипереміею печени и селезенки и нерѣдко при появленіи желтухи, но безъ всякихъ признаковъ прилива крови къ мозгу или легкимъ. Поэтому случаю распространились слухи о появленіи на корветѣ «Варягъ» желтой горячки, за которую приняли эту въ высшей степени злокачественную лихорадку, отличавшуюся необыкновенною быстротечностію припадковъ и желтизною наружныхъ покрововъ. По приходѣ въ Капштатъ, всѣ лихорадочные больные были свезены въ госпиталь, въ которомъ въ непродолжительномъ времени и начали поправляться. Корветъ «Аскольдъ» избѣжалъ развитія перемежающихся лихорадокъ, хотя и заходилъ въ Батавію, но изъ опасенія зараженія лихорадкою, сифилисомъ и холерою, которая передъ приходомъ эскадры тамъ также сильно свирѣпствовала, команда совсѣмъ не была спускаема на берегъ, хотя, конечно, имѣла постоянно свѣжую провизію, зелень и сочные фрукты.

Въ Индѣйскомъ океанѣ, несмотря на холодныя иногда погоды, простудныхъ больныхъ было мало, и одинъ только случай сильнаго воспаленія легкихъ, потребовалъ общаго кровопусканія. Сифилитическіе больные поправлялись чрезвычайно медленно и только въ тропикахъ начала проявляться въ язвахъ большая наклонность къ заживленію. Во время этого перехода былъ еще одинъ больной, отравившійся свинцомъ (colica saturnina), который онъ употреблялъ въ видѣ свинцовыхъ листьевъ противъ хроническаго воспаленія яичка. Болѣзнь скоро уступила употребленію слабительныхъ и опія.

Относительно больныхъ офицеровъ, необходимо упомянуть, что у одного изъ нихъ былъ замѣчательный случай темной воды (amaurosis congestiva), развившійся во время перехода Индѣйскимъ океаномъ. Располагающею къ тому причиною считаютъ контузію въ голову, полученную во время осады Севастополя. Кромѣ того больной страдалъ завалами печени и хроническимъ катарромъ желудка. При употребленіи желѣзныхъ препаратовъ, открытіи двухъ фонтанелей на обоихъ вискахъ и при перевязкѣ

ихъ мазью съ стрихниномъ, больной началъ чувствовать замѣтное облегченіе.

Плаваніе Атлантическимъ океаномъ было самое покойное и скорое; оно продолжалось не болѣе 52 дней. Съ самаго выхода изъ Кашштата число больныхъ уменьшалось, и лихорадочные больные, взятые обратно изъ госпиталя на корветѣ «Варягъ», продолжали поправляться. На этомъ же корветѣ у шести человѣкъ шанкры были осложнены паховиками, но и у этихъ больныхъ исцѣленіе подвигалось впередъ благополучно.

Переходъ эскадры изъ жаркаго климата въ умѣренный совершился безъ замѣтнаго измѣненія въ состояніи здоровья командъ, при ровныхъ и постоянныхъ вѣтрахъ отъ О и SO, такъ что болѣзней отъ простуды было немного. Бронхіальные катарры по приходѣ въ Портсмутъ замѣтно усилились.

Лодка «Моржъ», находившаяся въ отдѣльномъ плаваніи у береговъ Китая и Японіи, въ началѣ кампаніи въ командѣ своей имѣла только больныхъ вередами, по всей вѣроятности, вслѣдствіе сырости и нечистоты, которой такъ трудно избѣгнуть, когда при дурныхъ погодахъ надобно держать всѣ люки закрытыми. По приходѣ въ Хакодате, гдѣ возможно было устроить для команды баню, и при употребленіи свѣжей провизіи и зелени больные вередами, а также страдавшіе катаррами скоро выздоровѣли. Съ приходомъ, въ Шанхай, несмотря на то, что это было въ лучшее время года, когда вообще болѣзненность мало развита, начали появляться перемежающіяся лихорадки и кишечные катарры. Впрочемъ, по случаю открывшейся въ Шанхаѣ оспенной эпидеміи, скоро ушли изъ этого порта, и на лодкѣ былъ одинъ больной съ варицеллой. Кромѣ больныхъ перемежающимися лихорадками и поносомъ, было также нѣсколько случаевъ дизентеріи, но не тяжелыхъ,—вслѣдствіе чего, противъ распространенія это болѣзни назначено дизентерикамъ особенное отхожее мѣсто, за чистотою котораго тщательно было наблюдаемо и куда не допускали здоровыхъ людей. Въ Ханькоу, отличающемся высокимъ положеніемъ своимъ и благодатнымъ климатомъ и считающемся самымъ здоровымъ изъ китайскихъ портовъ, больныхъ

совсѣмъ не было. Изъ 16 венерическихъ больныхъ у одного показались признаки конституціональнаго сифилиса (roseola syphilitica), остальные имѣли первичныя язвы или воспатеніе мочеваго канала. Въ продолженіе плаванія было наблюдаемо два случая умопомѣшательства, при чемъ одинъ изъ больныхъ, мичманъ N, въ Хакодате застрѣлился. У другаго больнаго юнкера N, страдавшаго сифилисомъ (rupia syphilitica), во время сильнаго шторма, отъ испуга образовалось временное умопомѣшательство; развившійся при этомъ бредъ въ продолженіе нѣкотораго времени возобновлялся, но скоро совсѣмъ прекратился.

Въ отдѣльномъ плаваніи для практическаго обученія гардемаринъ и матросъ въ Атлантическомъ океанѣ находились два фрегата: въ началѣ 1867 года фрегатъ «Свѣтлана», а въ концѣ «Дмитрій Донской». Фрегатъ «Свѣтлана» январь февраль провелъ въ Ріо-Жанейро и близъ лежащей бухтѣ Сапетиба, а въ концѣ февраля находился уже въ обратномъ плаваніи. Преобладающими болѣзнями между нижними чинами въ бухтѣ Сапетиба были кишечные катарры, сопровождаемые сильною рѣзью живота, иногда даже и рвотою и въ одномъ случаѣ полными припадками холеры. Впрочемъ смертельныхъ случаевъ не было. Происхожденіе означенной болѣзни приписывается отчасти неумѣренному употребленію апельсинъ, и при томъ незрѣлыхъ, которыхъ находится на берегу такое множество, что можно ими пользоваться безплатно. Между травматическими поврежденіями былъ случай перелома правой ноги у сочлененія стопы, съ разрывомъ мягкихъ частей на ногѣ, въ промежности мошонки, и съ переломомъ праваго предплечія, но безъ разрыва мягкихъ частей. Поврежденіе это произошло при паденіи съ форъ-брамъ-вантъ и больной прожилъ послѣ того 39 часовъ.

Между гардемаринами значительно развился сифилисъ и хотя леченіе этихъ больныхъ сначала было затруднительно, но въ послѣдствіи времени они стали поправляться. У одного гардемарина только произошло довольно глубокое разрушеніе мягкихъ и твердыхъ частей лица: онъ жаловался на постоянную боль въ носу, наружные покровы носа сморщились и носъ получилъ неправиль-

ную форму, хрящевая перегородка была уничтожена и вся носовая полость имѣла видъ язвы. Зондомъ можно было легко ощупать оголившіяся части костяной перегородки, а глубже и рѣшетчатую кость. Два года передъ тѣмъ больной этотъ на кадетской эскадрѣ случайно получилъ ударъ по носу брамъ-горденемъ.

На Азорскихъ островахъ заставили фрегатъ поднять карантинный флагъ и все время стоянки не позволяли людямъ имѣть сообщеніе съ берегомъ, на томъ основаніи, что въ Ріо-Жанейро господствовала въ то время сильная холерная эпидемія. Только въ Брестѣ допущено было сообщеніе съ берегомъ. Быстрая перемѣна температуры съ переходомъ изъ тропиковъ на сѣверъ способствовала развитію въ Брестѣ въ большомъ числѣ, какъ между гардемаринами, такъ и матросами катарральныхъ лихорадокъ. Былъ также одинъ случай довольно трудной дизентеріи, окончившійся впрочемъ выздоровленіемъ. Во время перехода Англійскимъ каналомъ и Нѣмецкимъ моремъ погоды стояли плохія и плаваніе по большей части было подъ парами.

Фрегатъ «Дмитрій Донской», назначенный послѣ того въ практическое плаваніе съ гардемаринами, оставивъ Кронштадтъ 9 октября 1867 г., заходилъ въ разные порты и отъ острововъ Зеленаго мыса отправился въ Ріо-Жанейро. Въ началѣ плаванія появились слизистые поносы въ большомъ числѣ, появленіе которыхъ надобно отнести къ перемѣнѣ береговой пищи на морскую. Холодныя осеннія погоды вызвали катарральныя лихорадки и жабу. Между гардемаринами преобладали шанкеры и перелои. У одного, послѣ продолжавшагося болѣе года воспаленія яичка, присоединилась водяная опухоль яичка; у другаго хроническая течь существовала уже два года; въ двухъ случаямъ открыли застарѣлый фимозъ, подъ которымъ скрывались язвы. Въ послѣдствіи число венерическихъ еще увеличилось, тѣмъ, что многіе до отправленія судна умалчивали о своей болѣзни.

Съ переходомъ къ сѣвернымъ берегамъ Африки, начало показываться между матросами воспаленіе зѣва, отличающееся быстрымъ образованіемъ опухолей миндалевидныхъ желѣзъ до величины, угрожающей задушеніемъ, и сильнымъ лихорадочнымъ состояніемъ

въ продолженіи около трехъ дней. Опухоль эта не уступала ни насѣчкамъ, ни прижиганіямъ. Впрочемъ смертныхъ случаевъ отъ этого не было. Въ числѣ наружныхъ болѣзней замѣчателенъ случай значительной ожоги лица, лба и шеи; больной этотъ выздоровѣлъ.

Фрегатъ «Дмитрій Донской», назначенный для практическаго плаванія гардемаринъ и кондукторовъ, а равно для образованія опытныхъ квартирмейстровъ, находился въ плаваніи 8 мѣсяцевъ; онъ пришелъ въ Кронштадтъ 1 іюня 1868 и отправился опять въ кампанію въ томъ же году—2 октября. Плаваніе учебнаго фрегата совершается обыкновенно чрезъ Атлантическій океанъ до одного изъ портовъ Бразиліи или до мыса Доброй Надежды, причемъ на пути онъ заходитъ въ Киль, Плимутъ или Шербургъ, въ Лисабонъ, на островъ Мадеру и острова Зеленаго мыса. На основаніи комплектаціи судовъ командами, на фрегатъ этотъ полагается 719 нижнихъ чиновъ, а между тѣмъ ихъ состояло 546, вслѣдствіе чего въ извѣстныхъ случаяхъ требовалось весьма усиленная работа, но, благодаря отличному выбору людей, болѣзненность не достигала высокой степени и нѣсколько большее число больныхъ оказалось на немъ лишь при возвращеніи на обратномъ пути, по мѣрѣ приближенія къ берегамъ Англіи. Больные эти большею частію страдали жабою, а иногда и катарромъ кишекъ. Смотря по времени года и по извѣстіямъ о состояніи здоровья въ портахъ Бразиліи, фрегатъ для освѣженія командъ и для производства ученій останавливался въ Ріо-Жанейро. Какъ объ особенномъ случаѣ остается упомянуть объ ушибахъ 35 матросовъ, въ мартѣ мѣсяцѣ, на мысѣ Доброй Надежды: при выхаживаніи якорной цѣпи машинѣ дали задній ходъ, такъ что цѣпь посучилась за бортъ и люди, стоявшіе у шпиля, были отброшены вымбовками съ неимовѣрною силою. Изъ этихъ 35 человѣкъ одинъ умеръ на мѣстѣ мгновенно, вслѣдствіе сильнаго удара, полученнаго въ грудь, при чемъ появилось кровотеченіе изъ рта, носа и ушей, продолжавшееся даже на другой день. Кромѣ того у одного матроса былъ переломъ лѣваго бедра, у другаго переломъ лопатки и у двухъ глубокопроницающая рана. Впрочемъ больные эти выздоровѣли. У остальныхъ 30 человѣкъ

были менѣе значительные ушибы поясницы или боковой стороны груди и всѣ они довольно скоро поправились.

Клиперъ «Всадникъ» отправился изъ Кронштадта, для слѣдованія въ Восточный океанъ, 28 сентября 1868 года, имѣя 153 человѣка команды, большею частію молодой и мало бывшей въ морѣ. Еще во время стоянки на Кронштадтскомъ рейдѣ, на клиперѣ начали развиваться болѣзни гастрическаго свойства, нерѣдко принимавшія тифозный характеръ; 5 изъ больныхъ этого рода умерло въ Кронштадтскомъ морскомъ госпиталѣ отъ брюшнаго тифа. Затѣмъ плаваніе клипера, по выходѣ изъ Христіанзанда сопровождалось весьма неблагопріятными погодами, и постоянными шквалами, а въ ночь съ 12 на 13 октября даже былъ сильный штормъ и за тѣмъ постоянные проливные дожди требовали весьма усиленной работы, такъ что команда не могла имѣть надлежащаго отдыха и постоянно подвергалась вліянію холодной сырости. При такихъ условіяхъ, на пути въ Гревзендъ, у 16 человѣкъ оказались лихорадочныя движенія неопредѣленнаго свойства и хотя несильныя, но и неуступавшія леченію.

Во время перехода изъ Плимута къ Зеленымъ островамъ характеръ этихъ болѣзней вполнѣ выяснился и не осталось никакого сомнѣнія, что они представляли собою настоящую возвратную горячку. Сначала появлялось общее недомоганіе, при головныхъ боляхъ, обложенномъ языкѣ, скоромъ пульсѣ, обильномъ потѣ; за тѣмъ присоединились боли въ сторонѣ печени и селезенки, желтуха и нерѣдко безпамятство, обыкновенное въ сопровожденіи тихаго бреда; наконецъ показывались извѣстные въ этой горячкѣ жестокія боли въ поясницѣ, вдоль конечностей и въ сочлененіяхъ. Первый припадокъ продолжался около недѣли и чрезъ нѣсколько дней возобновлялся второй, менѣе продолжительный перваго и при томъ часто сопровождаемый ознобами, звономъ въ ушахъ и еще болѣе жестокими болями. У нѣкоторыхъ больныхъ былъ и третій, а иногда и четвертый пароксизмъ; послѣ каждаго приступа оставалась постепенно усиливающаяся слабость. Такимъ образомъ захворало въ теченіе ноября 40 нижнихъ чиновъ, но горячка эта развилась также у двухъ офицеровъ и у одного

гардемарина. При употребленіи хинина, а потомъ подкрѣпляющихъ средствъ больные исподоволь оправлялись и умершихъ не было.

Распространенію болѣзней способствовали тѣ же самыя холодныя и дождливыя погоды, которыя преслѣдовали клиперъ и въ Атлантическомъ океанѣ до параллели острова Мадеры. Другой болѣзнетворный моментъ состоялъ, какъ уже упомянуто, въ слабосильномъ составѣ команды, а третью причину надобно искать въ сильномъ распространеніи въ жилой палубѣ зловоннаго трюмнаго запаха, не уступавшаго ни окуриваніямъ, ни провѣриваніямъ виндзейлями, ни даже промывкѣ трюма. Какъ скоро улучшилась погода, то больныхъ стали выводить на верхнюю палубу; жилую палубу просушивали и провѣтривали, а по приходѣ въ Порго-Гранде больные были свезены на берегъ и помѣщены въ просторныхъ палаткахъ, но и въ теченіе декабря на рейдѣ Порто-Гранде, продолжали прибывать больные возвратною горячкою, при чемъ еще рѣзче выступала желтуха, а сами пароксизмы были напряженнѣе и продолжительнѣе и нерѣдко сопровождались кровяными поносами и рвотою. Особенно упорный припадокъ составлялъ поносъ, который по видимому поддерживался добываемою на островѣ солоноватою водою и прекратился мало по малу съ доставленіемъ лучшаго качества воды. Вмѣстѣ съ тѣмъ упомянутые припадки гастрицизма начали смягчаться, такъ что къ концу декабря не оставалась уже трудно больныхъ. Самыя непріятныя послѣдствія этой возвратной горячки были, какъ сказано выше жестокія боли, которыя иногда весьма долго не покидали больныхъ. Истощеніе послѣ болѣзни было самое крайнее, такъ что и выздоровленіе происходило весьма медленно. Въ самый разгаръ эпидеміи, въ Атлантическомъ океанѣ заболѣвало ежедневно отъ 4 до 5 человѣкъ, всего же съ 1-го октября по 1 января 1869 г. прибыло больныхъ возвратною горячкою 78 человѣкъ, что составляетъ болѣе 50 процентовъ въ теченіе трехъ мѣсяцевъ. Умершихъ отъ горячки этой не было. Въ Порто-Гранде 11 человѣкъ самыхъ слабыхъ и изнуренныхъ были переданы на фрегатъ «Дмитрій Донской» и замѣнены 8 человѣками вполнѣ здоровыми.

2.

На судахъ плававшихъ въ Средиземномъ морѣ.

На отрядѣ корветовъ, отравленныхъ въ 1857 г. въ Черное море, подъ командою капитана 1 ранга Лихачева, на переходѣ въ Шербургъ, было значительное число больныхъ и преимущественно глазами. Вообще съ начала кампаніи и до 19 августа число ихъ было отъ 4 до 6% и доходило до 9%.

Капитанъ 1 ранга Лихачевъ глазную болѣзнь приписываетъ преимущественно дыму изъ трубы, который во время дѣйствія машины стелится очень низко надъ палубой и составляетъ довольно непріятное условіе службы на корветахъ. Обстоятельство это было замѣчено еще въ Кронштадтѣ и попеченіемъ командировъ корветовъ были заведены очки, для рулевыхъ, часовыхъ и т. п.

На корветѣ «Волкъ», съ самаго выхода изъ Картагены, всѣ офицеры и команда чувствовали тошноту и разстройство желудка, и замѣчено было, что кто пилъ воду, тотъ подвергался бо́льшимъ припадкамъ. При употребленіи же воды съ краснымъ виномъ, припадки уменьшались. Съ приходомъ корвета въ Тулонъ и съ перемѣною воды, здоровье команды совершенно поправились.

Въ сентябрѣ мѣсяцѣ 1858 г., корветъ «Баянъ», находясь между островами Сардиніею и Сициліею, встрѣтилъ сирокко, который дулъ хотя не съ большою силою, но вредное дѣйствіе его вскорѣ ощутила большая часть команды, чувствуя тошноту и слабость; къ вечеру же когда вѣтеръ стихъ, то и припадки прекратились.

На фрегатѣ «Полканъ», въ маѣ 1859 г., на переходѣ изъ Смирны въ Неаполь, между офицерами и командой появились многіе припадки гастрическаго разстройства, что полагаютъ должно быть произошло отъ Смирнской воды, которую, по при-

ходѣ въ Неаполь, замѣнили свѣжею, послѣ чего всѣ припадки миновались.

Въ 1859 г. на кораблѣ «Синопъ», на пути изъ Средиземнаго моря въ Портсмутъ, у 15 человѣкъ обнаружилось расположеніе къ скорбуту—все у людей небывалыхъ въ морѣ, послѣ продолжительнаго плаванія безъ свѣжей пищи.

На фрегатѣ «Илья Муромецъ» въ 1860 г., во время стоянки его на якорѣ въ Бейрутѣ, сильные жары, при безвѣтріи, продолжавшіеся здѣсь съ іюля мѣсяца до половины сентября, много безпокоили и изнуряли команду. Купанье мало освѣжало, и послѣ его въ добавокъ, высыпала сыпь на тѣлѣ и наружные вереда, которые впрочемъ скоро проходили.

На фрегатѣ «Громобой», въ іюнѣ 1861 г., во время плаванія его въ Средиземномъ морѣ, показался у людей какой-то непостижимый недугъ — нарывъ на ухѣ, и въ бытность фрегата, въ началѣ августа въ Мальтѣ, отъ сильныхъ жаровъ, у нѣкорыхъ офицеровъ и 19 человѣкъ нижнихъ чиновъ появились припадки холерины, которые скоро прекратились.

На фрегатѣ «Громобой», въ 1860 г., въ Средиземномъ морѣ, съ наступленіемъ холодной погоды, при сѣверныхъ вѣтрахъ, начали появляться лихорадочные припадки и за тѣмъ у нѣкоторыхъ больныхъ, болѣзнь принимала характеръ возвратной горячки.

На фрегатѣ «Олегъ», во время стоянки въ 1861 г. на Бейрутскомъ рейдѣ, мучительный жаръ и соединенная съ нимъ сырость воздуха, имѣли дурное вліяніе на здоровье команды. Въ сентябрѣ начали появляться больные поносомъ; число заболѣвшихъ не было велико; но болѣзнь была упорна, продолжительна и возвращалась при малѣйшей неосторожности подвергнувшагося

ей однажды. Въ половинѣ октября больныхъ стало меньше, но одинъ изъ больныхъ умеръ.

Къ 1-му января 1862 года, въ Средиземномъ морѣ находился фрегатъ «Генералъ-Адмиралъ» и въ теченіе того же мѣсяца прибылъ фрегатъ «Ослябя». Общее число здоровыхъ людей было 1237 человѣкъ.

Въ теченіе года преобладающими болѣзнями были катарральныя страданія дыхательныхъ органовъ; иногда обнаруживались острыя воспаленія этихъ же органовъ. Больные эти поступали при крайне неблагопріятной, холодной, дождливой, и вѣтренной погодѣ, стоявшей почти до апрѣля мѣсяца. Въ весенніе и лѣтніе мѣсяцы, несмотря на теплые дни, вечера и ночи были прохладны и даже иногда холодны, между тѣмъ по ночамъ люди не были защищены вполнѣ отъ продувающаго, чрезъ люкъ и порты, холоднаго, сквознаго вѣтра. Всѣ эти причины способствовали появленію простудныхъ болѣзней.

Къ катарральнымъ страданіямъ часто присоединялись и ревматическія, особенно съ марта мѣсяца; на фрегатѣ «Генералъ-Адмиралъ» было три случая остраго ревматизма суставовъ; болѣзнь длилась отъ 3 до 4 мѣсяцевъ, но кончилась полнымъ выздоровленіемъ.

Перемежающаяся лихорадка, въ числѣ 8 случаевъ, обнаружилась на томъ же фрегатѣ, въ маѣ и сентябрѣ; на фрегатѣ «Ослябя» былъ одинъ больной. Дизентерія появилась на фрегатѣ «Генералъ-Адмиралъ»: 3 случая ея было въ январѣ, другіе же два явились въ мартѣ, а шестой въ іюлѣ въ Виллафранкѣ. Во всѣхъ случаяхъ болѣзнь приняла хроническое теченіе, окончившееся впослѣдствіи смертью. Кромѣ того, на фрегатѣ «Генералъ-Адмиралъ» было въ февралѣ 3 случая кори, часто обнаруживавшейся на французскихъ судахъ въ Тулонѣ.

Поносы въ началѣ года обнаруживались на обоихъ фрегатахъ въ незначительной степени, за тѣмъ стали усиливаться въ іюнѣ мѣсяцѣ, при жаркой погодѣ днемъ и обильной росѣ и прохладѣ ночью и продолжались до ноября, когда они замѣтно ослабѣли, уступивъ мѣсто катарральнымъ пораженіямъ грудныхъ органовъ. Въ сентябрѣ они сдѣлались господствующею болѣзнію на фре-

гатѣ «Ослябя», но вообще были катарральнаго свойства и проходили въ нѣсколько дней.

Кромѣ того, на фрегатѣ «Генералъ Адмиралъ» въ маѣ мѣсяцѣ, было два случая религіознаго умономѣшательства (maniac religiosae). Оба поправились.

Венерическіе больные, въ теченіе года поступали, на обоихъ фрегатахъ, почти въ одинаковой степени. Наибольшее число зараженныхъ, именно на фрегатѣ «Генералъ Адмиралъ» было въ январѣ мѣсяцѣ; на «Ослябя» же, во время пребыванія въ Тулонѣ, не было ни одного случая съ этою болѣзнію: Чаще всего наблюдались гонорреи и перевичныя язвы, незатвердѣлыя, удобно излечивающіяся. На фрегатѣ «Генералъ Адмиралъ» былъ случай переноса бленнорройной матеріи на глазъ и развившагося отъ того бленнорройнаго воспаленія глаза, окончившійся однако благополучно.

Наружныя поврежденія и различнаго рода ушибы и раненія на фрегатѣ «Генералъ Адмиралъ» были незначительны, исключая случая перелома голени, при скачкѣ съ камня на камень, въ Ниццѣ, въ августѣ мѣсяцѣ. Преимущественно же они наблюдались на фрегатѣ «Ослябя». Болѣе замѣчательны: 1) случай сотрясенія мозга, 2) флегмонозное воспаленіе лѣвой руки, 3) переломъ четвертаго пальца, 4) хроническіе нарывы по внѣшнему краю лѣвой ноги. Но всѣ они окончились благополучно.

Общее число больныхъ въ теченіе года было 658; изъ нихъ выздоровѣло 613; отправлено въ госпитали 7; умерло 14, осталось къ 1 января 1863 г. 24 человѣка.

Въ 1862 году изъ Средиземнаго моря возвратились фрегаты «Олегъ» и «Громобой». Въ первое время года господствовали катарральныя болѣзни, зависѣвшія отъ дурной, холодной погоды. На фрегатѣ «Олегъ» чаще всего заболѣвали гребцы при ученьяхъ съ дессантомъ, гдѣ иногда людямъ приходилось перевозить орудія по колѣно въ водѣ. Острыя воспаленія грудныхъ органовъ случались только на фрегатѣ «Олегъ»; изъ нихъ чаще всего наблюдались воспаленія легкихъ. Поносы также составляли не малую цифру больныхъ; они почти всегда были катарральнаго свойства

и легко уступали леченію. Только было нѣсколько случаевъ хроническаго поноса, изъ коихъ одинъ на фрегатѣ «Громобой» окончился смертью. Съ дизентеріею поступилъ только одинъ больной на фрегатѣ «Олегъ».

Цынга стала показываться съ апрѣля мѣсяца на фрегатѣ «Олегъ». Въ іюлѣ въ Кронштадтѣ, цифра больныхъ достигла до 15.

Венерическіе больные являлись по преимуществу въ Греціи и въ англійскихъ портахъ, съ первичными язвами и гонорреею.

Наружныя поврежденія и ушибы, а равно нарывы и вереда встрѣчались также довольно часто. Изъ болѣе важныхъ поврежденій, была на фрегатѣ «Олегъ» рана покрововъ черепа, съ переломомъ 3-хъ реберъ правой стороны, съ сложнымъ переломомъ праваго берца въ нижней трети, съ раздробленіемъ наружнаго мыщелка. Всѣ поврежденія въ этомъ послѣднемъ случаѣ произошли отъ паденія съ форъ-стень-вантъ на палубу. Выздоровленіе послѣдовало относительно скоро.

Общее число больныхъ за все время плаванія было 642; изъ нихъ выздоровѣло 494; переведено въ госпитали 146; умерло 2 человѣка.

Фрегатъ «Генералъ-Адмиралъ» оставался въ Пиреѣ до 5 февраля 1863 года, имѣя 775 человѣкъ команды, когда ушелъ въ обратное плаваніе въ Россію; съ 9 по 15-е въ Виллафранкѣ и 3 мая былъ въ Шербургѣ, зайдя въ Алжезирасъ и Гибралтаръ; 16-го въ Килѣ, а 26-го прибылъ въ Кронштадтъ, откуда ушелъ 26 іюня; съ 29 іюня по 18 іюля находился въ Либавѣ, 20-го въ Копенгагенѣ и 24-го въ Гревзендѣ; 27-го ушелъ обратно съ батареею «Первенецъ» на буксирѣ, и 5 августа былъ въ Кронштадтѣ, а 17 сентября кончилъ кампанію.

До прибытія въ Виллафранку, при постоянныхъ холодныхъ погодахъ и сырости, господствующими болѣзнями были катарральныя пораженія дыхательныхъ органовъ и зѣва, также ревматическія лихорадки. Былъ одинъ случай травматическаго воспаленія мозговыхъ оболочекъ, вслѣдствіе раны на головѣ, полученной во время гулянья въ Пиреѣ. Поносы также наблюдались

довольно часто, изъ нихъ было 2 случая кроваваго. Кромѣ того, въ Пиреѣ умерь одинъ отъ бугорчатки легкихъ и находился въ лазаретѣ всего 4 недѣли. Оставшійся больной съ водянкою также умерь. На переходѣ до Гибралтара новыхъ больныхъ было немного, но здоровье бывшихъ въ лазаретѣ хроническихъ больныхъ съ дизентеріею ухудшилось, что́ вообще всегда случалось при переходахъ. Изъ числа прибывшихъ, одинъ страдалъ тифозною горячкою, кончившеюся выздоровленіемъ до прихода въ Кронштадтъ; другой же перемежающеюся лихорадкою. Во время плаванія Атлантическимъ океаномъ, кромѣ катарральныхъ болѣзней было 3 случая судорогъ у кочегаровъ. Стоянка въ Шербургѣ, при усиленныхъ работахъ по погрузкѣ угля, при сырой погодѣ и сильныхъ вѣтрахъ, рѣзко отразилась на здоровьѣ команды. Насморкъ и кашель сдѣлались общимъ страданіемъ. На переходѣ въ Киль, былъ случай холеры у кочегара. Во время стоянки на Кронштадтскомъ рейдѣ, много заболѣвало катарральноревматическими лихорадками, ревматизмомъ и катарральнымъ поносомъ. Причины были слѣдующія: 1) переходъ изъ теплой страны въ температуру болѣе низкую; 2) неумѣренное употребленіе водки, селедокъ, квасу, которыхъ команда лишена была въ теченіе 3-хъ лѣтъ; 3) ежедневная посылка отъ 100 до 120 человѣкъ на валовыя работы по укрѣпленію сѣвернаго фарватера, гдѣ люди подвергались всѣмъ невегодамъ, часто случавшейся дождливой погоды, при чемъ часто лишены были обѣда, а по возвращеніи на фрегатъ промокшими уставшими и голодными, поступали на вахту. Больные этого рода большею частью были отправляемы въ Кронштадтскій госпиталь, гдѣ очень скоро поправлялись и возвращались на фрегатъ. Во время перехода въ Либаву и стоянки въ этомъ порту пораженія кишечнаго канала продолжались почти въ одинаковой степени; кромѣ того, поступило 4 сифилитиковъ. Переходъ до Англіи и обратно въ Кронштадтъ былъ довольно благополученъ. Страданіе кишекъ прекратилось, но явилось нѣсколько случаевъ цынги.

Общее число больныхъ съ 1 января по 17 сентября было 447; изъ нихъ выздоровѣло 279; умерло 5; отправлено въ Либавскій госпиталь 5 и въ Кронштадтскій 158 человѣкъ

До 8 января 1863 г. фрегатъ «Ослябя» оставался на Пирейскомъ рейдѣ, затѣмъ плавалъ въ Греческомъ архипелагѣ, а 30-го числа пришелъ въ Патрасъ, гдѣ оставался до конца февраля; 1 апрѣля былъ въ Пиреѣ, гдѣ оставался по 13 іюля.

Вообще въ теченіе всего этого времени, здоровье команды было удовлетворительно. Изъ внутреннихъ болѣзней въ первое время чаще всего приходилось наблюдать катарральво-воспалительныя страданія дыхательныхъ органовъ, а также флюсы и пораженія зѣва, зависѣвшія отъ холодной погоды. Въ апрѣлѣ мѣсяцѣ, съ 9-го по 15-е число, было весьма много больныхъ гриппомъ, причинами котораго какъ полагаютъ переходъ отъ холодной погоды къ болѣе теплой, при частыхъ перемѣнныхъ вѣтрахъ и холодныхъ ночахъ; кромѣ того случайными причинами были: скобленіе палубъ и всеобщая окраска судна. Вообще всѣ эти больные поправлялись въ нѣсколько дней. Въ маѣ и іюнѣ мѣсяцахъ, при наступившихъ жарахъ, появились желудочно-кишечныя болѣзни и поносы катарральнаго свойства, но въ небольшомъ числѣ. Было нѣсколько случаевъ воспаленія легкихъ и брюшины. Остававшійся отъ прошлаго года тифозный больной умеръ въ январѣ. Къ 5-мъ остававшимся сифилитикамъ прибыло еще 3, съ первичными язвами; всѣ они поправились въ скоромъ времени.

Но самое наибольшее число больныхъ приходилось на наружныя поврежденія и преимущественно на ушибы, зависѣвшіе какъ отъ авральныхъ работъ, такъ и отъ злоупотребленія водки. Въ маѣ и іюнѣ мѣсяцахъ ушибы почти исключительно наблюдались на нижнихъ конечностяхъ и особенно на перстахъ, что́ зависѣло отъ работъ команды боспкомъ. Болѣе замѣчательною была ушибленная рана лѣваго темени у кочегара, отъ паденія желѣзной свайки въ машину; чрезъ нѣсколько дней развилось гнойное зараженіе и смерть.

19 іюля фр. «Ослябя» прибылъ въ Геную, 4 августа въ Кадиксъ, 30-го въ Нью-Іоркъ, гдѣ поступилъ въ составъ эскадры контръ-адмирала Лесовскаго, и оставался тамъ до 15 ноября; 20-го прибылъ въ Потомакъ, гдѣ оставался по 11 декабря, а 13-го перешелъ къ крѣпости Монроэ и простоялъ тамъ до конца года.

Въ концѣ іюля мѣсяца стали появляться гастрическія страданія въ видѣ поносовъ, которые въ августѣ достигли наиболь-

шаго развитія, сдѣлавшись господствующею болѣзнію, но къ концу мѣсяца совершенно прекратились. Въ началѣ поносы появлялись катарральнаго свойства, но потомъ приняли желчное и даже было 4 случая кроваваго поноса. Причинами развитія этихъ болѣзней были: 1) продолжительные и чрезвычайно сильные жары; 2) переходъ отъ спокойной якорной стоянки къ спѣшному плаванію и отъ легкихъ работъ къ весьма дѣятельной жизни; 3) переходъ отъ штилей и жаркой погоды къ вѣтренной и нерѣдко сырой; 4) трюмный запахъ и 5) частая перемѣна воды. Катарральныя страданія и ревматизмы появлялись въ небольшомъ числѣ въ послѣдніе мѣсяцы года, равно какъ и воспаленія грудныхъ органовъ. Былъ одинъ случай холеры и случай кардіалгіи въ августѣ, но оба окончились благополучно.

Съ прибытіемъ въ Нью-Іоркъ господствующею болѣзнію сдѣлался сифилисъ, число зараженныхъ которымъ особенно значительно было въ октябрѣ. Развитію сифилиса способствовало отсутствіе осмотра женщинъ въ Нью-Іоркѣ. Уменьшеніе этихъ болѣзненныхъ случаевъ послѣдовало только послѣ прекращенія спуска команды на берегъ.

Наружныя болѣзни, а равно различныя раненія и ушибы, были маловажны.

Обще число больныхъ въ теченіе года было 329; изъ нихъ выздоровѣло 313, умерло 5, оставалось 10. Изъ числа больныхъ отправлены были въ Нью-Іоркѣ 13 въ эмигрантскій госпиталь и 10 въ City-Hospital, изъ нихъ 1 умеръ въ City-Hospital.

---

12 сентября 1863 г. корветъ «Соколъ» оставилъ Кронштадтъ, 17-го былъ въ Копенгагенѣ, 25-го въ Портсмутѣ, 11 октября въ Кадиксѣ и къ 25 прибылъ въ Пирей.

Переходы эти совершены корветомъ весьма благополучно. Преобладающими болѣзнями были наружныя поврежденія, впрочемъ всѣ незначительныя. Изъ внутреннихъ было три случая воспаленія вѣтвей дыхательнаго горла и 2 катарральной лихорадки.

Общее число больныхъ 28; изъ нихъ выздоровѣло 18; отправлено, при уходѣ, въ Кронштадтскій госпиталь 8 и оставалось 2 человѣка.

16 сентября 1863 года фрегатъ «Олегъ» оставилъ Кронштадтъ, имѣя 687 человѣкъ здоровой команды, заходилъ въ Плимутъ и 25 октября былъ въ Пирећ, гдѣ оставался по 1 декабря.

Переходы эти совершены благополучно. При сырой и холодной погодѣ было нѣсколько случаевъ катарральныхъ лихорадокъ и воспаленій грудныхъ органовъ, но всѣ они были маловажны. Зараженныхъ сифилисомъ, относительно другихъ болѣзней было весьма много, всѣ съ первичными язвами.

Наружныя поврежденія не представляли ничего особеннаго.

Общее число больныхъ за все время плаванія было 32; изъ нихъ выздоровѣло 25; оставалось 7 человѣкъ.

Въ началѣ января 1863 г. въ Средиземномъ морѣ находился только одинъ фрегатъ «Пересвѣтъ» имѣвшій стоянку въ Пирећ; онъ воротился въ Кронштадтъ 17 октября. Съ января по октябрь команда заболѣвала преимущественно перемежающимися лихорадками и остротечнымъ катарральнымъ пораженіемъ кишекъ. Больше всего было венерическихъ больныхъ. Умершихъ было два: одинъ отъ бугорчатки легкихъ и одинъ вслѣдствіе перелома, но какой кости не показано. Среднее число команды было 395, изъ нихъ заболѣло 173, умерло 2, отправлено въ госпиталь 42. Среднее число офицеровъ 14, изъ нихъ заболѣло 15, отправленъ въ госпиталь 1.

На фрегатѣ «Пересвѣтъ», осенью 1865 г., на переходѣ изъ Кронштадта въ Брестъ, открылись въ командѣ больные тифозною лихорадкою, переходившею иногда въ тифъ. Въ Брестѣ больные пользовались въ береговомъ госпиталѣ, и фрегатъ очищенный отъ больныхъ провѣтренъ. Здоровье здѣсь быстро возстановилось.

Фрегатъ «Генералъ-Адмиралъ» оставилъ Кронштадтскій рейдъ 8 іюня 1866 г., съ 15-го по 22-е число находился въ Копенгагенѣ; 30 іюня по 8 іюля въ Шербургѣ; съ 16-го по 22 іюля въ Кадиксѣ; съ 3 по 14 августа въ Виллафранкѣ; 18 сентября въ Корфу, съ 20 сентября до конца года въ водахъ Кандіи.

Въ іюнѣ и іюлѣ появлялись на фрегатѣ «Генералъ-Адмиралъ» въ большемъ числѣ простудныя болѣзни, катарры дыхательныхъ органовъ и кишекъ, въ сопровожденіи легкаго лихорадочнаго состоянія. Въ Копенгагенѣ былъ отправленъ въ госпиталь одинъ больной, у котораго развилась натуральная оспа. Въ іюлѣ наблюдались два случая тяжелаго петехіальнаго тифа, при чемъ одинъ осложнялся бронхіальнымъ катарромъ; оба больные выздоровѣли. Пребываніе фрегата въ Виллафранкѣ не осталось безъ дурныхъ послѣдствій. Тотчасъ по оставленіи этого порта, начали показываться случаи ясно выраженной холеры; изъ 6 человѣкъ 2 въ продолженіе сутокъ умерли. Впослѣдствіи было большое число поносовъ холернаго свойства. Вѣроятно гулянье на берегу въ Ниццѣ, гдѣ въ то время показалась уже холера, было причиною развитія болѣзни. Приняты были слѣдующія мѣры противъ распространившейся эпидеміи: 1) гальюнъ промывался тщательно растворомъ желѣзнаго купороса, и поставлены часовые, обязанные наблюдать за тѣми, у которыхъ открывался поносъ, и тотчасъ доносить объ этомъ; 2) велѣно надѣть набрюшники; 3) производились частые осмотры команды, при чемъ внушали людямъ о необходимости соблюдать умѣренность въ пищѣ и питьѣ и объявлять о малѣйшемъ разстройствѣ желудка; 4) необходимыя работы производились только утромъ и вечеромъ, когда жара не сильна; 5) раздавали три раза въ день по получаркѣ рому съ горькою настойкою. По приходѣ въ Корфу, фрегатъ былъ подвергнутъ на 20 дней строжайшему карантину, вслѣдствіе чего, по невозможности свести больныхъ на берегъ, устроенъ на ютѣ лазаретъ, такой прекрасный и удобный, какой трудно имѣть даже на берегу. Воздухъ былъ чистый и прохладный, каждый больной имѣлъ офицерскую койку, и если больные скоро поправлялись, то это именно зависѣло отъ этихъ распоряженій; къ концу августа больные съ поносами показывались рѣдко.

Въ сентябрѣ мѣсяцѣ состояніе здоровья команды было довольно удовлетворительное; появлялось еще разстройство желудочно-кишечнаго канала, подъ вліяніемъ простуды и употребленія въ большомъ количествѣ фруктовъ, во время пребыванія въ Пиреѣ; но всѣ эти случаи были легкіе. Въ остальные мѣсяцы года команда сильно пострадала отъ лихорадокъ, дизентеріи и тифозныхъ горя-

чекъ. Въ началѣ октября господствовали катарры дыхательныхъ органовъ, потомъ развились гастрическія и поносы, лихорадки нерѣдко сопровождавшіеся сильными лихорадочными движеніями. Такой характеръ болѣзней продолжался и въ ноябрѣ, въ концѣ котораго появилась и дизентерія. Отъ этой послѣдней двое больныхъ умерло и умеръ также одинъ больной отъ воспаленія брюшины. Затѣмъ къ этимъ болѣзнямъ присоединилась еще перемежающаяся лихорадка, отличающаяся неправильностію приступовъ, приливами къ мозгу, и наконецъ еще въ большемъ числѣ тифозныя горячки. Всѣ безъ исключенія тифозные больные были молодые рекруты, поступившіе на службу въ 1866 и 1865 годахъ; тифъ во всѣхъ случаяхъ былъ абдоминальный и больные эти впослѣдствіи отправлены въ Аоинскій госпиталь. Кромѣ тифа, къ концу года, начала показываться и цынга, также исключительно между рекрутами.

Невозможность спускать команду на берегъ можетъ быть была одною изъ главныхъ причинъ къ развитію этой болѣзни. Вообще пребываніе фрегата въ водахъ Кандіи имѣло неблагопріятныя послѣдствія на здоровье команды. Болотистая мѣстность долины Суда, въ бухтѣ которой фрегатъ находился самое продолжительное время, мутная бѣловатаго цвѣта береговая вода, которую нѣкоторое время должны были употреблять за неимѣніемъ угля для дѣйствія опрѣснительнаго аппарата, кромѣ того, недостатокъ свѣжей провизіи, а также неимѣніе тѣльныхъ рубашекъ, были конечно совершенно достаточны для произведенія столь значительныхъ болѣзней. При наличномъ числѣ 836 человѣкъ, среднее число команды на фрегатѣ за 7 мѣсяцевъ было 358; изъ нихъ заболѣло 343, умерло 4, отправлено въ госпитали 16. Офицеровъ, при отправленіи фрегата изъ Кронштадта, было наличное число 39, среднее число за 7 мѣсяцевъ 16; изъ нихъ заболѣло 4.

Въ Средиземномъ морѣ, въ водахъ Кандіи, первую половину 1867 г. находился фрегатъ «Генералъ-Адмиралъ», возвратившійся оттуда въ Кронштадтъ 29 августа. Съ наступленіемъ весны въ январѣ мѣсяцѣ, при благопріятныхъ климатическихъ условіяхъ, погодахъ ясныхъ и сухихъ, состояніе здоровья команды пришло въ лучшее состояніе. Развивавшаяся въ декабрѣ 1866 г. дизентерія прекратилась, чему, конечно, способствовала продолжитель-

ная стоянка въ Пирећ, гдѣ можно было спускать людей на берегъ и постоянно имѣть свѣжую провизію и зелень. Въ февралѣ мѣсяцѣ, появлявшаяся два раза дождливая и холодная погода вызвала катарральныя и ревматическія лихорадки и жабу. Кромѣ того былъ одинъ случай упорной дизентеріи; больной этотъ и, кромѣ того, двое тифозныхъ отправлены въ Аѳинскій госпиталь. Наиболѣе было травматическихъ поврежденій, изъ которыхъ три случая перелома костей: локтевой, ключицы и малой берцовой. У одного больнаго развилось сильное флегмонозное воспаленіе правой ручной кисти и предплечія, сопровождаемое значительною лихорадкою, и окончилось нагноеніемъ съ потерею покрововъ. Нарывы образовались подъ ключицею и въ крыльцовой впадинѣ правой стороны. Въ мартѣ мѣсяцѣ, сдѣлано одному матросу вылущеніе всѣхъ пяти пальцевъ правой ноги, которые были раздавлены станкомъ орудія во время ученія. Рана была прикрыта отслоенною кожею, омертвѣвшею на третій день. Въ госпиталѣ больной скоро поправился и до ухода въ Россію рана почти зажила. Рѣзкія колебанія температуры въ мартѣ вызывали катарральныя лихорадки, жабу и мышечный ревматизмъ и у одного молодаго матроса начала развиваться бугорчатка легкихъ. Во время пребыванія въ Пирећ, матросамъ дозволялось съѣзжать на берегъ и потому начали появляться больные венерическіе, по большей части съ шанкрами, иногда принимавшими фагеденическую форму. Въ половинѣ мая, начали развиваться катарральные поносы, въ сопровожденіи рѣжущихъ болей всего живота, усиливавшихся послѣ нѣсколькихъ испражненій. Появлялась иногда и рвота и легкое лихорадочное состояніе. Такого рода поносы продолжались отчасти и въ іюнѣ мѣсяцѣ. Высокая температура воздуха въ эти мѣсяцы, сильные жары отъ дѣйствія пялящаго и разслабляющаго вѣтра и неумѣренное употребленіе воды было вѣроятно причиною развитія поносовъ.

Вообще пребываніе фрегата въ водахъ Кандіи не было совсѣмъ благопріятно относительно здоровья. Особенно во время стоянки въ бухтѣ Суда, дурная вода, невозможность съѣзжать на берегъ, недостатокъ въ съѣстныхъ припасахъ вызывали значительныя заболѣванія. Кандія, самый плодородный изъ острововъ Греческаго архипелага, вслѣдствіе военныхъ дѣйствій былъ совершенно ра-

зорень и потому чувствовался недостатокъ свѣжей зелени и мяса, такъ что къ дурному тощему мясу принуждены были прибавлять солонину. На возвратномъ пути въ Россію, по приходѣ въ Кадиксъ 19 іюля, фрегатъ былъ подверженъ трехдневному карантину. Во время этого перехода, кромѣ поносовъ, иногда имѣвшихъ продолжительное теченіе, т. е. болѣе 14 дней, появлялись въ большомъ числѣ вереда и просовидная сыпь, наичаще на туловищѣ, производящая невыносимый зудъ. Довольно быстрая перемѣна температуры воздуха, при переходѣ въ Британскій каналъ, была причиною появленія остраго ревматизма сочлененій и простудныхъ лихорадокъ. Положеніе хроническихъ больныхъ также ухудшилось.

Вмѣсто фрегата «Генералъ-Адмиралъ» въ Средиземное море назначенъ фрегатъ «Александръ Невскій», а къ концу года въ водахъ Кандіи собралась эскадра, состоящая изъ 1 фрегата, 2-хъ корветовъ: «Память Меркурія» и «Витязь», и шкуны «Бомборы», подъ начальствомъ контръ-адмирала Бутакова 3-го. Фрегатъ «Александръ Невскій» находился сначала въ отдѣльномъ плаваніи, а съ 5 іюля по 11 сентября на немъ имѣлъ пребываніе Его Императорское Высочество Великій Князь Алексій Александровичъ, ходившій на фрегатѣ изъ Кадикса на островъ Тенериѳъ и оттуда въ Пирей.

Въ Мессинѣ фрегатъ не имѣлъ сообщенія съ берегомъ, по случаю свирѣпствовавшей тамъ сильнѣйшей холерной эпидеміи. Въ началѣ плаванія холодныя и сырыя погоды и частые туманы вызвали въ большомъ числѣ болѣзни простудныя, бронхіальные и кишечные катарры и воспаленіе плевры, 4 человѣка заболѣло тифомъ. Въ тропикахъ во время плаванія къ Зеленымъ островамъ, показывались перемежающіяся лихорадки, впрочемъ по большей части у лицъ, страдавшихъ ими прежде. У одного тифознаго, отъ дѣйствія солнечныхъ лучей, на всемъ лицѣ обнаружилась рожистая краснота и водянистые пузыри, заключающіе въ себѣ серозную жидкость. Въ другомъ случаѣ наблюдали возвратную горячку, при чемъ во время втораго приступа, отличавшагося особенною напряженностію горячечныхъ припадковъ, особенно замѣтно было увеличеніе селезенки; выздоровленіе этого больнаго происходило весьма медленно.

Сильный зной, при дувшемъ съ SO сирокко, во время плаванія фрегата у сѣверныхъ береговъ Африки, имѣлъ слѣдствіемъ, какъ выше упомянуто было, появленіе лихорадокъ съ послабляющимъ характеромъ. Пароксизмы по большей части повторялись два раза въ день—утромъ и вечеромъ, и во всѣхъ случаяхъ безъ исключенія больные жаловались на ломъ въ поясницѣ и во всѣхъ сочлененіяхъ, даже въ пальцахъ. Въ двухъ случаяхъ картина болѣзни походила даже на тифъ съ преобладающими гастрическими явленіями. У одного больнаго замѣчалось опуханіе печени, сопровождаемое желтизною кожи, опухоль же селезенки была постоянно во всѣхъ случаяхъ. Въ греческихъ водахъ на всѣхъ судахъ эскадры сначала показывались въ большомъ числѣ больные слизистымъ поносомъ, зависѣвшимъ отчасти отъ неумѣреннаго употребленія фруктовъ, привозимыхъ на суда. Замѣчались также въ значительномъ числѣ воспаленія соединительной оболочки глазъ. На шкунѣ «Бомборы» явился даже случай гноевиднаго воспаленія глазъ, которое въ большомъ числѣ наблюдалось на всѣхъ судахъ между перевозимыми семействами кандіотовъ, которые также много страдали отъ перемежающихся лихорадокъ и остраго катарра дыхательныхъ органовъ. На этомъ же суднѣ былъ одинъ случай тяжелаго абдоминальнаго тифа, при одновременномъ пораженіи грудныхъ органовъ; больной умеръ въ Аоинскомъ госпиталѣ. Венерическія болѣзни на судахъ были шанкера и двое больныхъ только имѣли послѣдовательный сифилисъ (syphilis constitutionalis). Изъ поврежденій былъ одинъ случай простаго перелома малой берцовой кости, и одинъ случай скоропостижной смерти на фрегатѣ, отъ паденія на голову и сильнаго сотрясенія мозга безъ поврежденія костей.

Въ началѣ ноября присоединился къ эскадрѣ корветъ «Витязь». Такимъ образомъ всѣ четыре судна, составлявшія съ этого времени эскадру, продолжали свои рейсы у береговъ Кандіи. Въ продолженіе ноября стояли холодныя и дождливыя погоды и потому преобладали катаррально-воспалительныя болѣзни. Тоже самое, и въ усиленной при томъ степени, наблюдали и въ декабрѣ, который въ Греціи считается собственно зимнимъ мѣсяцемъ, тѣмъ болѣе, что до 20-го числа господствовали сѣверо-восточные холодные

вѣтра, иногда съ дождемъ, при чемъ термометръ показывалъ не болѣе + 6° R и понижался нерѣдко до + 1° R. На фрегатѣ одинъ матросъ заболѣлъ брюшнымъ тифомъ, въ началѣ котораго былъ сильный поносъ; при легкомъ лихорадочномъ движеніи на третій день развилась полная картина тифозныхъ припадковъ, наступилъ быстрый упадокъ силъ, температура кожи понизилась до 38°,6 и на 7 день больной умеръ. Въ числѣ травматическихъ поврежденій на фрегатѣ были и тяжелые случаи: одинъ матросъ, во время работъ, получилъ переломъ правой лучевой кости, сильные ушибы плеча, спины, груди и праваго колѣна и рану на щекѣ. Другой случай состоялъ изъ раны на лбу съ обнаженіемъ кости и легкимъ сотрясеніемъ мозга; черезъ недѣлю общее состояніе сдѣлалось удовлетворительнымъ, рана приняла хорошій видъ.

Большая часть нашихъ судовъ плавала въ греческихъ водахъ; въ первой половинѣ 1868 года тамъ находились фрегатъ «Александръ Невскій», корветы: «Витязь» и «Память Меркурія» и шкуна «Бомборы», а во второй половинѣ корветъ «Аскольдъ» и шкуна «Туапсе». Продолжительныя стоянки около береговъ Греціи или Кандіи, короткіе переходы, правильно устроенное сношеніе съ торговыми портами дали возможность принять всѣ мѣры для безпрепятственнаго продовольствія пищею и охраненія командъ отъ простуды, а равно распредѣлить судовыя работы и ученія согласно правиламъ гигіены. Такимъ образомъ команда всегда продовольствовалась отличнаго качества мясомъ, овощами и фруктами. Суда были снабжены тентами, которые предотвращали вредное дѣйствіе ночной росы послѣ знойныхъ дней, а также въ холодное и дождливое время. Противъ развитія желудочно-кишечныхъ страданій въ лѣтніе мѣсяцы къ питью было прибавляемо вино. Избѣгали сообщенія съ тѣми портами, въ которыхъ господствовали эпидемическія болѣзни. Изъ числа трудно больныхъ 9 человѣкъ были отправлены въ Аоинскій госпиталь, въ которомъ они пользовались особенною внимательностію и всѣми удобствами хорошаго госпитальнаго леченія.

Наичаще между командами нашихъ судовъ встрѣчалась въ этихъ водахъ простая жаба. Что же касается венерическихъ

больныхъ, то на судахъ нашихъ въ греческихъ водахъ они составляли 83 процента изъ общаго числа венерическихъ на судахъ заграничнаго плаванія, такъ что въ греческомъ архипелагѣ, ихъ было почти вдвое болѣе, чѣмъ на прочихъ судахъ заграничнаго плаванія. Обстоятельство это легко объясняется постояннымъ сообщеніемъ судовъ нашихъ съ берегомъ и большимъ числомъ проститутокъ, неподвергаемыхъ въ Пирећ никакому врачебному осмотру.

Фрегатъ «Александръ Невскій» оставилъ Пирей въ началѣ марта и отправился въ Тулонъ, для необходимыхъ исправленій, а оттуда пошелъ въ Черное море и 18 іюня прибылъ въ Поти. Въ концѣ іюня на фрегатъ прибылъ Его Императорское Высочество Великій Князь Алексій Александровичъ. Изъ Чернаго моря фрегатъ заходилъ въ Алжиръ, потомъ въ Плимутъ, и во время его плаванія въ санитарномъ отношеніи не было никакихъ особенно выдающихся явленій. При крушеніи фрегата 13 сентября 1868 г. у сѣверныхъ береговъ Даніи, былъ выброшенъ за бортъ заряжавшій орудіе комендоръ Ѳедоръ Бобровъ и, когда его спасли, то оказались слѣдующія поврежденія: оторванная рана праваго предплечія близъ локтеваго сочлененія, переломъ обѣихъ костей нижней трети лѣваго предплечія и разорванная рана большаго и указательнаго пальцевъ лѣвой руки. Кровотеченія изъ оторванной раны не было, но больной находился въ безсознательномъ состояніи. Обширность поврежденій и возобновленіе кровотеченія, когда больной пришелъ въ себя, заставили произвесть ампутацію плеча въ нижней его трети. Операція эта, исполненная въ то время, когда фрегатъ подвергался ударамъ отъ налетающихъ шкваловъ, требовала необыкновенной ловкости и присутствія духа со стороны старшаго врача Кудрина. Больной былъ потомъ благополучно свезенъ съ судна на берегъ и помѣщенъ въ госпиталѣ небольшаго городка Лемвига, гдѣ еще подвергся вылущенію большаго и указательнаго пальцевъ лѣвой руки. Впослѣдствіи онъ привезенъ въ Кронштадтъ и въ настоящее время пользуется совершенно удовлетворительнымъ состояніемъ здоровья.

Для всѣхъ судовъ, отправляющихся въ Кронштадтъ, состав-

ляетъ самый критическій моментъ переходъ малыхъ широтъ до Шербурга или Плимута. Быстрая перемѣна въ температурѣ вызываетъ непремѣнно пораженіе слизистыхъ оболочекъ, какъ дыхательныхъ такъ и пищеварительныхъ путей. Впрочемъ то же самое, хотя въ меньшей степени, замѣчается и тогда, когда судно отправляется на югъ изъ Кронштадта. Явленія эти повторились и на корветѣ «Витязь», который возвращался изъ Пирея въ Балтику, и на корветѣ «Аскольдъ», который шелъ на смѣну этого судна въ греческій архипелагъ. На корветѣ «Память Меркурія» и на шкунахъ: «Туапсе» и «Бомборы», отправленныхъ въ Пирей изъ Николаева, такого рода перемѣнъ въ состояніи здоровья команды не замѣчалось. Особенно достойныхъ замѣчанія случаевъ на судахъ, имѣвшихъ плаваніе въ греческихъ водахъ, не было, за исключеніемъ гангрены въ пахахъ и на мошонкѣ, развившейся послѣ флегмонозной рожи этихъ частей, при чемъ оказалось, что больной страдалъ прежде общими припадками сифилиса, отъ котораго пролежалъ въ Кронштадтскомъ госпиталѣ не менѣе 7 мѣсяцевъ.

Относительно здоровья команды на пароходѣ «Тамань», имѣвшемъ стоянку на Константинопольскомъ рейдѣ, можно только сказать, что оно было въ самомъ удовлетворительномъ состояніи. Санитарное условіе парохода «Чатырдагъ» представляетъ другой результатъ, пароходъ этотъ находился при устьяхъ Дуная противъ Галаца и подвергся вліянію этой нездоровой мѣстности, въ которой перемежающіяся лихорадки господствуютъ весьма сильно. Въ 1868 году лихорадки эти достигли гораздо большей, чѣмъ въ прежніе годы, напряженности и особенно сдѣлались жестокими, когда послѣ дневныхъ жаровъ, доходившихъ до 32° или до 34° R въ тѣни, слѣдовала обильная ночная роса. Для команды парохода, кромѣ того, стоянка въ лѣто 1868 года тѣмъ еще была неблагопріятна, что люди были лишены возможности пользоваться, какъ въ прежніе годы, одною пустою баржею, стоявшею у Молдавскаго берега. Устроенный на верхней палубѣ тентъ не могъ доставить желаемой защиты отъ ночной росы и отъ наступившаго вслѣдъ за тѣмъ холода, такъ что почти вся команда

переболѣла перемежающеюся лихорадкою. Одинъ изъ больныхъ, отправленный въ военный госпиталь въ Галацѣ, умеръ на второй день болѣзни, вслѣдствіе присоединившихся, во время пароксизма, припадковъ столбняка.

XXI.

СУДОВАЯ ГИГІЕНА.

Для руководства командирамъ судовъ, въ дальнихъ заграничныхъ и кругосвѣтныхъ плаваніяхъ, кромѣ инструкціи по Медицинской части, данной начальнику отряда судовъ, капитану 1-го ранга Кузнецову (*), Морское Медицинское Управленіе издало еще въ 1860 г. особое медицинское наставленіе, заключающееся въ слѣдующихъ 4 пунктахъ.

I) Общія указанія.

О СУДНѢ.

1) Благоустройство судна въ гигіеническомъ отношеніи есть одно изъ важнѣйшихъ условій благополучнаго плаванія и потому командиръ, до отправленія въ море, заблаговременно долженъ заботиться обо всемъ, что относится до сего предмета, какъ-то: осушка, очищеніе воздуха во всѣхъ частяхъ корабля, правильное раздѣленіе и помѣщеніе разнаго рода вещей; а тѣмъ болѣе, когда извѣстно, что на этомъ суднѣ люди прежде страдали цынгою, кровавыми поносами, тифомъ, холерою и другими прилипчивыми болѣзнями.

2) Независимо отъ благоустройства судна и хорошихъ распорядительныхъ мѣръ къ содержанію на немъ чистоты и порядка

(*) См. инструкціи.

въ размѣщеніи команды, провизіи и проч. командиры должны быть крайне расчетливы при назначеніи числа нижнихъ чиновъ на суда, отправляющіяся въ дальнія плаванія. Два лишнихъ матроса на клиперѣ или 10 человѣкъ на фрегатѣ, при прочихъ хорошихъ на суднѣ условіяхъ, конечно не составятъ еще значительнаго нарушенія, но 10 на первомъ и 50 на послѣднемъ лишнихъ противъ положенія людей стѣснятъ прочихъ и, загромождая пространство помѣщенія, отнимутъ у прочихъ необходимое количество воздуха и затруднятъ исполненіе мѣръ постояннаго сохраненія чистоты и здоровости воздуха въ жилыхъ палубахъ судна.

3) Всегда снабжать судно тентами для защиты матросовъ, какъ отъ палящаго зноя, такъ особенно отъ дождей, въ жаркихъ странахъ столь обыкновенныхъ. Несоблюденіе этой мѣры вредитъ здоровью матросовъ, располагая ихъ къ простуднымъ и сильнымъ воспалительнымъ болѣзнямъ, отъ долгаго и частаго пребыванія въ мокрой одеждѣ.

4) Въ жилой палубѣ устроивать печь. Это чрезвычайно полезно для обновленія воздуха и поддержанія сухости, при томъ хорошо устроенная печь дастъ возможность имѣть свѣжій хлѣбъ.

5) Для уничтоженія запаха изъ трюма особенно на паровыхъ судахъ, полезно употреблять растворъ желѣзнаго купороса.

На кораблѣ «Ретвизанъ», во время заграничнаго плаванія, для промыванія трюма, разъ въ недѣлю съ успѣхомъ употребляли растворъ изъ одного фунта купороса на ведро воды. Средство это, не говоря о дешевизнѣ его, составляетъ препаратъ непортящійся, вездѣ удобонаходимый, уютный и по всѣмъ отношеніямъ безопасный. Болѣе сильный растворъ можетъ послужить къ порчѣ желѣзныхъ частей судна.

Съ пользою также можетъ быть употребляемъ способъ французскій, состоящій въ томъ, что вечеромъ изъ-за борта наливается въ трюмъ вода, которая утромъ выкачивается. Впускаемая вода въ трюмъ поглощаетъ газы и тѣмъ уменьшаетъ прониканіе ихъ въ жилую палубу, въ которой воздухъ и безъ того уже бываетъ переполненъ испареніями спящей команды.

Англійскій способъ очищенія трюма слѣдующій: изъ трюма выкачивается вода до суха, потомъ лимбербортовый каналъ протирается до суха тряпками. Способъ этотъ кажется менѣе на-

деженъ, потому что вонючія испаренія продолжаютъ выдѣляться изъ древесныхъ частей судна и, не поглощаясь ни чѣмъ, распространяются въ трюмъ и на сосѣднія части судна.

О ВЫБОРѢ ЛЮДЕЙ.

6) Обращая вниманіе на число команды, командиръ, заблаговременно, предъ отправленіемъ въ плаваніе, долженъ поручить врачу сдѣлать строжайшій осмотръ команды, и людей признанныхъ слабыми здоровьемъ, отнюдь не брать въ дальнія плаванія. Повторенные опыты доказали, что плаванія даже въ теплыхъ моряхъ не поправляютъ здоровья матросовъ, подверженныхъ цынготному расположенію, слабости грудныхъ органовъ, туберкуламъ легкихъ и т. п., напротивъ всегда ускоряютъ печальный исходъ этихъ болѣзней. Лучшій возрастъ для матросовъ, выбираемыхъ въ заграничныя плаванія, отъ 20 до 35 лѣтъ; могутъ конечно быть избираемы матросы и старѣе этаго возраста, но по возможности слѣдуетъ предпочитать имъ людей молодыхъ, хотя бы и менѣе опытныхъ.

О ПИЩѢ.

7) Строго свидѣтельствовать принимаемую въ портахъ солонину и ни въ какомъ случаѣ не запасаться солониною, которая старѣе годоваго приготовленія. Притомъ солонина должна замѣнять продовольствіе свѣжимъ мясомъ только при невозможности имѣть послѣднее.

8) Горохъ варить съ говядиною или свининою, но не густой. Круто-варенный горохъ тяжелъ для желудка и это тѣмъ вреднѣе, что матросы ѣдятъ его охотно и за неумѣренность въ этой пищѣ часто поплачиваются желудочными болѣзнями.

9) Запрещать командѣ употребленіе незрѣлыхъ плодовъ, особенно въ тропическихъ странахъ. Незрѣлые плоды производятъ желудочныя разстройства, къ которымъ въ теплыхъ странахъ и безъ того бываетъ особенное предрасположеніе. Въ прошедшихъ

кампаніяхъ нѣкоторые внимательные командиры приняли за правило пріобрѣтать фрукты для артелей не иначе, какъ по предварительномъ освидѣтельствованіи ихъ медикомъ, относительно годности къ употребленію, и раздавать ихъ матросамъ въ соразмѣрномъ количествѣ.

О БѢЛЬѢ.

10) Достаточный запасъ бѣлья составляетъ одно изъ первыхъ условій опрятности, столь важной для поддержанія здоровья людей не нарушеннымъ. Матросу, отправляющемуся въ дальнее плаваніе, необходимо имѣть не мѣнѣе 6 бѣлыхъ рубахъ, 3 перемѣнъ подштанниковъ и 3 теплыхъ рубахъ. Для мытья бѣлья должно по возможности отпускать прѣсную воду, а лазеретное бѣлье давать стирать особенно способнымъ къ тому матросамъ, подъ надзоромъ надежнаго унтеръ-офицера, отвѣчающаго за исправное выполненіе этого дѣла.

О ЗАНЯТІЯХЪ И ТРУДАХЪ.

11) При продолжительныхъ якорныхъ стоянкахъ, не должно изнурять матросовъ работами; однако же не должно допускать и совершеннаго бездѣйствія, которое также вредно. Занятія полезно разнообразить, переходя отъ тѣлесныхъ упражненій къ ученью матросовъ читать и писать. Въ этомъ отношеніи замѣчательный примѣръ представили намъ корабль «Ретвизанъ» и фрегатъ «Полканъ», на которыхъ сотни матросовъ во время кампаніи, при помощи гардемариновъ и даже офицеровъ, обучились грамотѣ и предавались въ свободное время чтенію съ большою охотою.

О ПРЕДОХРАНЕНІИ ОТЪ ВЕНЕРИЧЕСКОЙ БОЛѢЗНИ.

12) Хотя весьма трудно предохранить людей, отпущенныхъ на берегъ, отъ заразы венерическою болѣзнію, но добросовѣстная

заботливость командира и ближайшихъ начальниковъ можетъ содѣйствовать къ отвращенію этой болѣзни, благоразумными наставленіями, совѣтами и другими мѣрами; напримѣръ: во всѣхъ портахъ, особенно въ заграничныхъ, гдѣ корабль долженъ оставаться продолжительное время, поручить корабельнымъ врачамъ предварительно собирать свѣдѣнія о распространеніи этой болѣзни въ портѣ, о принятыхъ мѣрахъ мѣстнаго начальства и объ устройствѣ полицейскихъ правилъ противъ оной. Въ портахъ, гдѣ венерическая болѣзнь сильно распространена, не слѣдуетъ отпускать людей на берегъ и вообще, ежели возможно, не оставаться долгое время въ таковыхъ портахъ. При отпускѣ людей на берегъ распорядиться такимъ образомъ, чтобы они не ходили по-одиночкѣ, а шли большими партіями; требовать, чтобы они возвращались на судно до вечера; — люди бывшіе на берегу, должны быть осматриваемы корабельнымъ врачемъ нѣсколько дней сряду, дабы при первомъ признакѣ болѣзни были принимаемы надлежащія мѣры леченія.

13) Облегчать службу кочегаровъ. Служба эта одна изъ труднѣйшихъ, а потому необходимо, число кочегаровъ по возможности увеличивать, чтобы вахты ихъ были рѣже и менѣе продолжительны. При этомъ особенно должно наблюдать и за чистотою тѣла кочегаровъ, вмѣняя имъ въ обязанность мыться почаще, иногда въ теплой водѣ, для чего отпускать для нихъ мыла больше въ сравненіи съ прочими матросами.

II. Указанія командиру судна отправляющагося въ Восточный океанъ (*).

Указанія эти подробно изложены въ инструкціи Медицинскаго Департамента, составленной въ 1857 году для эскадры, отправлявшейся тогда въ Восточный океанъ, подъ начальствомъ контръ-адмирала Кузнецова.

Въ настоящее время нѣтъ въ виду повода измѣнять что либо въ этой инструкціи, но можно дополнить ее слѣдующими указа-

(*) М. Сб. 1857 г., № 10, оф., стр. 146.

ніями относительно мѣстностей, имѣющихъ благопріятное или неблагопріятное вліяніе на здоровье.

Въ Атлантическомъ океанѣ считаются здоровыми: острова Азорскіе, Зеленаго мыса и Канарскіе, берега мыса Доброй Надежды, островъ Св. Екатерины у Бразильскихъ береговъ, острова Фалкландскіе.

Въ Тихомъ океанѣ здоровый климатъ представляютъ слѣдующія мѣста: Калифорнія, а въ особенности портъ С.-Франциско, всѣ вообще острова этого океана, особенно Сандвичевы и Японскіе; архипелагъ острововъ Товарищества и Маркизскихъ, преимущественно острововъ Отаити, портъ Каллао на материкѣ Америки, а въ зимнее время порты Южной Америки, когда съ прекращеніемъ жаровъ прекращается желтая лихорадка.

Примѣч. Въ дополненіе къ этимъ указаніямъ должно однакоже замѣтить, что многія изъ вышеисчисленныхъ мѣстностей, даже изъ наилучшихъ и здоровѣйшихъ, во всѣхъ прочихъ отношеніяхъ представляютъ не малую опасность зараженія сифилисомъ. Даже острова Тихаго океана не составляютъ въ этомъ отношеніи изъятія.

Изъ тропическихъ мѣстъ острова Отаити и Сандвичевы, по обилію плодовъ, тропическимъ странамъ свойственнымъ, дешевизнѣ и обилію жизненныхъ припасовъ вообще и по приволью жизни, могутъ считаться наилучшими мѣстами для возстановленія силъ истомленныхъ большими переходами судовыхъ командъ. Тоже можно сказать и о мысѣ Доброй Надежды (Саймонсъ-бай), Японскихъ островахъ и о портѣ С.-Франциско, но въ этомъ послѣднемъ портѣ близость золотыхъ пріисковъ и искушеніе обогатиться служатъ приманкою къ частымъ побѣгамъ, почему военныя суда избѣгаютъ этотъ портъ.

Всѣ вышеупомянутыя мѣста, сверхъ показанныхъ преимуществъ, имѣютъ также хорошую, весьма годную для снабженія судовъ воду.

Русскіе порты Восточнаго океана: Петропавловскій портъ, Аянъ, Охотскъ, Императорская гавань и заливъ де-Кастри могутъ считаться также здоровыми, но по ничтожному народонаселенію, по неразвитію хлѣбопашества и огородничества, равно какъ ско-

товодства, не могутъ быть избраны для освѣженія и возстановленія силъ команды, ослабленной продолжительными плаваніями и болѣзнями.

Нездоровыми мѣстностями признаются китайскіе берега вообще, Шанхай, Гонъ-Конгъ, Кантонъ, острова Индѣйскаго океана, въ Атлантическомъ океанѣ берега республики центральной Америки, Ріо-ла-Плата, Антильскіе острова, Бразилія.

Знакомство съ мѣстностью, отличающеюся нездоровостью, можетъ предупреждать случаи развитія важныхъ болѣзней и смертности. Разумѣется, что спускъ на берегъ нижнихъ чиновъ должно въ такихъ случаяхъ дѣлать съ большою осмотрительностью, потому что достаточно заразиться береговою міазмою одному человѣку, чтобы развилась эпидемія въ цѣломъ экипажѣ. Подобный случай былъ въ командѣ корвета «Оливуца» въ 1856 году; причиною развившейся эпидеміи кроваваго поноса между нижними чинами, по мнѣнію врача, вѣроятно была четырехдневная стоянка у острова Суматры, близъ селенія Раджибала, въ продолженіе которой нижніе чины отправляемы были на берегъ для мытья бѣлья, рубки лѣса и дровъ. Замѣчательно, что самый жестокій поносъ былъ у тѣхъ людей, которые были отправлены для рубки лѣса, и изъ этихъ именно людей умерло 9 человѣкъ.

III. Указанія командиру судна назначеннаго въ Средиземное море.

Указанія эти большею частію, заключаются въ инструкціи для эскадры, отправившейся въ Восточный океанъ въ 1857 году; къ этому Морское Медицинское Управленіе находитъ необходимымъ прибавить слѣдующее:

Въ Средиземномъ морѣ опасны относительно зараженія сифилисомъ порты: греческіе, англійскіе и италіянскіе, въ которыхъ не принимается со стороны правительства никакихъ мѣръ для ограниченія этой болѣзни.

При плаваніи въ Средиземномъ морѣ, вмѣсто краснаго вина, легко портящагося, лучше запасаться хересомъ, который въ Ка-

диксѣ не дороже, а прочностію своею стоитъ несравненно выше краснаго французскаго вина.

Въ Средиземномъ морѣ пользуются купаньемъ съ 1 мая до конца сентября; у сирійскихъ береговъ купанье въ открытомъ морѣ однако же опасно, по множеству морскихъ акулъ.

Хорошею водою запасаться можно въ Тулонѣ и Мессинѣ, и въ большей части французскихъ, итальянскихъ, греческихъ и турецкихъ портовъ; въ Картагенѣ совсѣмъ не слѣдуетъ брать воду; въ Гибралтарѣ воды мало и на хорошій запасъ ея надѣяться не должно.

IV. Свѣдѣнія, которыя гг. командиры должны помѣщать въ отчетахъ о плаваніи судовъ.

1) Относительно успѣха или неуспѣха вентиляціи на суднѣ и какому роду вентиляціи слѣдуетъ дать преимущество, въ какихъ случаяхъ и для какихъ судовъ.

2) Наблюденія надъ употребленіемъ опрѣсненной воды для питья, такъ какъ отзывы врачей о достоинствѣ этой воды не одинаковы. Нѣкоторые врачи подтверждаютъ собственными опытами недоброкачественность такой воды и вредъ отъ внутренняго употребленія. Весьма вѣроятно, что на нѣкоторыхъ судахъ это зависѣло отъ несовершенства опрѣснительныхъ аппаратовъ или отъ неумѣнія улучшить вкусъ прибавленіемъ нѣкоторыхъ веществъ, на которыя указано было въ вышеупомянутой инструкціи.

3) Дѣлать при пособіи врачей подробное описаніе мѣстностей заграничныхъ, особенно малоизвѣстныхъ портовъ въ гигіеническомъ отношеніи, дабы этимъ дополнить и по возможности исправить вышеприведенный списокъ этимъ мѣстностямъ.

4) Какой изъ способовъ очищенія трюма успѣшнѣе и заслуживаетъ предпочтенія предъ прочими.

V) Гигіеническія мѣры принимаемыя на судахъ, плававшихъ заграницею.

1.

НА ФРЕГАТѢ „АСКОЛЬДЪ“.

При кругосвѣтномъ плаваніи этого фрегата, для сохраненія

здоровья и бодрости команды, держались нижеслѣдующимъ правиламъ:

1) Путь отъ Тенерифа до мыса Доброй Надежды былъ избранъ въ долготахъ, наименѣе подверженныхъ штилямъ, мокрой и дождливой погодѣ, соображаясь съ наставленіями Головнина и Ванкувера.

2) Для содержанія въ палубахъ чистаго воздуха, во всѣхъ люкахъ постоянно держались виндзейли; пушечные порты, какъ днемъ такъ и ночью были открыты, и закрывались только въ крайнемъ случаѣ, для чего на ночь, къ каждымъ двумъ орудіямъ назначался одинъ дежурный.

3) Обращено было вниманіе на чистоту интрюма, который посредствомъ подводныхъ кранов, промывали въ умѣренныхъ климатахъ разъ въ недѣлю, а въ жаркихъ два раза.

4) Въ хорошую погоду нижніе чины обѣдали и ужинали на верху; въ знойномъ климатѣ раскидывались для этого тенты и строго запрещалось отдыхать на солнцѣ, равно вахтеннымъ не дозволялось сидѣть или лежать на сырыхъ мѣстахъ.

5) Ежедневно съ восхожденіемъ солнца койки выносились на верхъ и укладывались въ сѣтки, а за тѣмъ до восхожденія солнца подвахтеннымъ раздавались койки; вахтеннымъ же, за ночное время, для предохраненія въ жаркомъ климатѣ отъ вреднаго вліянія росы приказывалось надѣвать брушлаты.

6) Если по необходимости случалось вызывать всѣхъ на верхъ во время дождя, для взятія рифовъ или для другихъ работъ, то по окончаніи ихъ, иногда надѣвали сухое бѣлье, а мокрое развѣшивали на леерахъ.

7) Съ отплытіемъ изъ Тенерифа нижнимъ чинамъ строго запрещено было носить сапоги, и приказано было ходить въ башмакахъ или босикомъ.

8) По вступленіи въ штилевую полосу сѣвернаго полушарія, въ жаркомъ климатѣ, люди ежедневно окачивались съ восхожденіемъ солнца, передъ обѣдомъ и передъ ужиномъ, а кочегарамъ кромѣ безпрестаннаго окачиванія, назначались каждому на одну кружку воды двѣ чарки краснаго вина въ сутки.

9) Благодаря вполнѣ удовлетворительному дѣйствію опрѣснительнаго аппарата, люди мыли бѣлье прѣсной водой, такъ часто,

какъ только оказывалось нужнымъ; койки же и наружное платье мыли одинъ разъ въ недѣлю морской водой.

10) Служительскія койки и ночное бѣлье провѣтривались на леерахъ, каждую недѣлю одинъ разъ.

11) Свѣжая пища, взятая изъ Бреста, въ числѣ 6 быковъ, да при этомъ превосходная провизія, ромъ и красное вино, много способствовали къ сохраненію здоровья молодыхъ людей, непривыкшихъ еще къ морской жизни.

12) На обѣдъ и отдыхъ давалось три часа, а на ужинъ полчаса; и въ эти часы старались людей не тревожить, не исключая и вахтенныхъ, которые призывались къ дѣлу только въ крайнихъ случаяхъ.

13) Артиллерійскія ученья дѣлались въ жаркомъ климатѣ рѣже, а въ прохладную погоду нѣсколько усиленнѣе.

Не смотря однакожъ на всѣ заботы о содержаніи въ палубахъ свѣжаго воздуха, на фрегатѣ, по миновании уже штилевой полосы, стали ощущать заразительный воздухъ въ палубахъ и офицерскихъ каютахъ. Обстоятельство это, продолжаясь долѣе сутокъ, заставило внимательно осмотрѣть фрегатъ и оказалось, что подъ холодильниками и подъ цилиндрами въ машинѣ былъ застой воды до 18 дюйм., въ трехъ клѣткахъ между брусьевъ, составляющихъ часть машиннаго фундамента. Вода эта смѣшанная съ саломъ, мусоромъ и паклею, не стекала въ льяло и имѣла отвратительный запахъ, который проникая черезъ шпаціи, заражалъ повсемѣстно воздухъ.

Узнавъ, что на англійскихъ военныхъ судахъ, для промыванія машиннаго интрюма, употребляется цинковая известь, капитанъ Унковскій, не смотря на значительную ея цѣнность, рѣшился купить для испытанія, и въ дальнѣйшемъ плаваніи убѣдился въ необходимости употребленія этого средства. Г. Унковскій полагаетъ, что на нашихъ судахъ можно было бы замѣнить цинковую известь ждановскою жидкостію, которая дешевле первой.

При появленіи на фрегатѣ эпидемическихъ болѣзней, одна изъ боковыхъ каютъ въ батарейной палубѣ, принадлежащихъ къ капитанскому помѣщенію, была отдѣлена для больныхъ. Равномѣрно теплая температура воздуха поддерживалась каленными ядрами, которыя перемѣнялись день и ночь.

По оставленіи Японіи, какъ для варки пищи, такъ и для питья, употреблялась вода дистилированная, для питья же — съ примѣсью рома. Вмѣсто положеннаго по утрамъ чаю, командѣ начали давать кофе, четыре раза въ недѣлю, съ примѣсью $^1/_6$ чарки рома на человѣка,—эта послѣдняя мѣра въ знойномъ климатѣ введена на англійскихъ и французскихъ судахъ. Наконецъ, въ продолженіе 3-мѣсячнаго плаванія отъ Іеддо до мыса Доброй Надежды, употреблено на пищу командѣ 43 живыхъ быка.

2.

НА ФРЕГАТѢ „СВѢТЛАНА“.

На фрегатѣ «Свѣтлана», когда трюмная вода начинала издавать при качаніи помпъ сѣро-водородный запахъ, нѣсколько дней сряду занимались выпусканіемъ и выкачиваніемъ воды. Кромѣ того проложены были новые пути для болѣе удобнаго и скораго стока воды изъ средины судна въ корму. Наконецъ, когда все бывало начисто вылито, воздухъ очищали ждановскою жидкостью и борта окрашивали известью. Выкачиваемая послѣ того вода уже не имѣла запаха.

При плаваніи въ тропикахъ, были приняты слѣдующія гигіеническія мѣры: a) люди могли спать только въ батарейной палубѣ, гдѣ постоянно были открыты пушечные порта, кубрикъ же оставался всегда пустымъ, за исключеніемъ нѣсколькихъ человѣкъ часовыхъ; b) людей раздѣлили на 4 вахты и только въ рѣдкихъ случаяхъ вызывались всѣ; c) во всѣ люки постоянно были спущены виндзейли, изъ которыхъ одни проходили на кубрикъ, а другіе ниже; d) для охлажденія воздуха, батарейная палуба, каждодневно, одинъ разъ смачивалась водою, а верхняя по нѣскольку разъ; e) днемъ ставились тенты, по мѣрѣ того, какъ это дозволяла постановка парусовъ; f) люди въ продолженіе дня имѣли на себѣ бѣлыя полотняныя рубашки, а съ закатомъ солнца надѣвали шерстяныя; g) водка выдавалась получарками; h) три раза въ день: утромъ, въ полдень и передъ закатомъ солнца—всѣ безъ изъятія были вызываемы на верхъ, для окачиванія водою. Офицеры же купались передъ сномъ, чрезъ что онъ скорѣе насту-

палъ и былъ довольно крѣпкій. Такія купанья продолжались болѣе мѣсяца и не было замѣчено никакихъ дурныхъ послѣдствій; j) два раза въ недѣлю матросы перемѣняли бѣлье и столько же разъ мыли его и всегда въ прѣсной водѣ. Кромѣ того, разъ въ недѣлю выносились ими на верхъ чемоданы и все содержимое въ нихъ—просушивалось на леерахъ, k) въ двѣ недѣли разъ мыли койки, также въ прѣсной водѣ; l) послѣ обѣда всегда дозволялся отдыхъ на часъ или полтора; m) въ праздничные дни старались, чтобы всѣ нижніе чины занимались играми, при чемъ въ 5 или 6 часовъ вечера имъ раздавался легкій пуншъ; n) въ лагунъ, гдѣ находилась вода для питья, вливалось красное вино; o) каждодневно раздавалось всѣмъ по лимону. При такихъ данныхъ, люди были постоянно здоровы и веселы.

Лазаретъ нѣсколько разъ очищался и все выносилось на верхъ для провѣтриванія.

Въ южныхъ широтахъ, всякій разъ, когда смѣнялись съ очень дождливой вахты, имъ выдавалась чарка водки и требовалась перемѣна бѣлья.

По прибытіи фрегата въ Шанхай, при изнурительныхъ жарахъ, команду не обремѣняли работами; нагрузка угля производилась наемными китайцами.

Во время стоянки въ Печели, на фрегатѣ открылась дизентерія, при чемъ были приняты слѣдующія гигіеническія мѣры: ограничили раздачу водки извѣстною порціею; въ лагуны вливали ромъ или мадеру. Во избѣжаніе духоты въ палубахъ во время ночи, одна часть людей спала на верху, а для предохраненія ихъ отъ вѣтра и ночной сырости установляли зимній тентъ, который спускался до самыхъ сѣтокъ. Наблюдали, чтобы ночью люди хорошо были закрыты одѣялами. Строго наблюдалось за чистотою стульца.

Ученья производились въ 6 часовъ утра, когда температура воздуха была болѣе низка.

Какъ въ Тихомъ океанѣ, такъ и въ большихъ широтахъ южнаго и сѣвернаго Атлантическаго океана, весьма много предохраняли здоровье людей заведенныя на фрегатѣ непромыкаемыя пальто. Они были сдѣланы въ Нагасаки, средствами фрегата, изъ дриля и дважды выкрашенныя масленною краскою.

*

3.

НА ФРЕГАТѢ „ДМИТРІЙ ДОНСКОЙ“.

Возобновленіе воды въ льялѣ, по выкачкѣ старой, производилось ежедневно; а по временамъ воду совершенно выбирали и льяло вытирали до-суха.

Въ жаркіе дни, командѣ производилось ученье не позже 7 часовъ утра и не раньше 5 часовъ пополудни. При этомъ команда окачивалась два раза: утромъ—передъ ученьемъ, и вечеромъ—послѣ ученья. Для окачиванія нижнихъ чиновъ и гардемаринъ, употреблялись помпы, которыя, посредствомъ машинъ, проводили воду изъ-за борта на верхнюю палубу; для офицеровъ же въ кочегарной устроенъ былъ приборъ для окачиванія водою въ видѣ дождя.

Машинистамъ и кочегарамъ отпускалось, сверхъ положенной чарки вина, еще по $^1/_2$ чарки на человѣка.

Палуба, по причинѣ сильнаго нагрѣванія ея, постоянно смачивалась мокрыми швабрами.

Опрѣсненную воду, въ первые дни послѣ перегона, оставляли въ систернахъ, безъ крыжекъ, для достаточнаго окисленія; черезъ недѣлю она оказывалась превосходною.

Съ наступленіемъ же холоднаго времени, вблизи Азорскихъ острововъ, прекратили окачиваніе матросовъ водою изъ-за борта и приказано имъ съ вечера до утра носить теплое платье и запрещено даже днемъ ходить по палубѣ безъ обуви.

4.

НА ФРЕГАТѢ „ГЕНЕРАЛЪ-АДМИРАЛЪ“.

Въ бытность фрегата въ Бейрутѣ, у команды показалась красная пупырчатая сыпь, съ непріятнымъ зудомъ, въ особенности во время пота. Холодныя обмыванія, купанья и вытиранія

тѣла въ прѣсной водѣ и, особенно, воздержаніе отъ питья, чтобы не усиливать испарину—приносили видимую пользу. Съ появленіемъ на фрегатѣ холеры, давали командѣ послѣ обѣда, чай.

Въ Айасѣ была устроена баня, изъ брезентовъ; печи въ банѣ сложены были изъ камней; вода нагрѣвалась въ систернахъ; березовые наши вѣники были замѣнены миртовыми, и команда была совершенно довольна этою банею и мылась съ удовольствіемъ.

Въ жаркое время ученья дѣлались только самыя необходимыя, не болѣе получаса утромъ и вечеромъ. Въ воду, для питья, начали прибавлять ромъ. Для освѣженія команды, фрегатъ уходилъ въ море. Одежду носили бѣлую. Фланелевые набрюшники никогда не снимались. Днемъ фрегатъ былъ защищенъ отъ солнца тентомъ.

Въ Виллафранкѣ работы и ученья были уменьшены. Мытье палубъ съ камнемъ дѣлалось два раза въ недѣлю, а въ дурную погоду рѣже, и въ такую погоду также не производилось ежедневное оканчиваніе палубъ.

Во всю кампанію бѣлье мѣнялось у команды три раза въ недѣлю. Въ Средиземномъ морѣ, на ночь, надѣвали черные брюки и тѣльныя рубашки. Въ теченіе всей кампаніи, какъ въ морѣ, такъ и на якорѣ, команда постоянно имѣла свѣжее мясо и зелень. На якорѣ, по возможности, имѣла, вмѣсто сухарей, хлѣбъ.

Во всю кампанію команда имѣла отдыхъ съ 11 до 2 часовъ. Ночной отдыхъ продолжался съ 8 и 9 часовъ вечера до 4, 5 часовъ утра. На якорѣ на вахтѣ стояло только одно отдѣленіе.

Трюмъ очищался часто. Ждановская жидкость была замѣнена желѣзнымъ купоросомъ и обыкновенно брали 6 пудъ купороса въ растворѣ, для очищенія всего трюма.

Вентиляторная машина, устроенная на фрегатѣ, оказала огромную услугу. Она прекрасно вытягивала воздухъ изъ кубрика и трюмныхъ отдѣленій. На кубрикѣ не позволялось оставаться никому и воздухъ тамъ былъ совершенно свѣжъ.

5.

НА ФРЕГАТѢ „ОСЛЯБЯ“.

Команда окачивалась по два раза въ день. Послѣ вечерняго окачиванія, надѣвали теплыя рубахи. Люди получали передъ обѣ-

домъ по получаркѣ рому и передъ ужиномъ чарку краснаго вина. Съ наступленіемъ жаркаго времени сдѣлано было незначительное измѣненіе, состоявшее въ томъ, что 3 раза въ недѣлю, вмѣсто вина выдавалось по чаркѣ лимонаду, при чемъ 3½ золотника лимоннаго соку брали на 4 чарки воды. Машинистамъ же и кочегарамъ, подъ парами, отпускалось въ день по 4 чарки лимонаду, къ которому сверхъ того прибавляли ромъ; 1 чарка рому приходилась на 10 чар. лимонаду.

На якорѣ, тентъ защищалъ команду отъ солнечныхъ лучей. Пока не начались вечернія росы, большое число команды спало на верху.

Когда же фрегатъ изъ Средиземнаго моря отправился въ Атлантическій океанъ, то, при измѣненіи температуры воздуха, вмѣсто лимонаду, начали выдавать по получаркѣ рому, разведеннаго въ такомъ же количествѣ воды.

Команда въ морѣ, каждые 5 дней, получала два раза свѣжее мясо. При варкѣ пищи, сверхъ кваненной капусты, чесноку и картофели, въ братскіе котлы прибавляли 3 кружки пикальсовъ, взамѣнъ свѣжей зелени.

Безпристанная очистка трюма составляла постоянную заботу командира, при чемъ употреблялся желѣзный купоросъ.

Когда ночи сдѣлались прохладными, людямъ приказано было надѣвать фланелевыя рубахи и набрюшники. Строго наблюдали, чтобы мѣдная посуда была хорошо полужена.

Съ наступленіемъ холоднаго времени, вся команда носила сапоги.

Съ ноября мѣсяца, кромѣ двухъ получарокъ рому, выдаваемыхъ передъ обѣдомъ и передъ ужиномъ, отпускалась командѣ еще утренняя получарка рому, взамѣнъ краснаго вина.

Въ ванной каютѣ, сообщающейся съ лазаретомъ, былъ поставленъ небольшой камелекъ, вслѣдствіе чего въ лазаретѣ была возможность поддерживать температуру воздуха въ требуемой степени. Кромѣ того, въ батарейной палубѣ поставлено было два большихъ цилиндрическихъ чугунныхъ камина, которые, въ холодные дни, постоянно топились.

По случаю распространенія въ Америкѣ оспенной эпидеміи, всей командѣ фрегата была привита оспа.

6.

НА ФРЕГАТѢ „АЛЕКСАНДРЪ НЕВСКІЙ“.

Не смотря на ежедневныя напущенія трехъ разъ воды въ трюмъ, на освѣженіе желѣзнымъ купоросомъ и негашеною известью, на оскобленіе скрябками и вытираніе швабрами, воздухъ не былъ достаточно чисттъ, и потому принуждены были, въ Мессинѣ, выгрузить бродъ-камеру, ахтеръ-люкъ и провизіонный погребъ, и только послѣ тщательной очистки этихъ мѣстъ, трюмный запахъ уничтожился.

7.

НА ФРЕГАТѢ „ПЕРЕСВѢТЪ“.

Въ зимнее холодное время, было очень трудно устраивать баню для команды; нагрѣвать достаточно воды было почти невозможно и потому мытье не могло быть полнымъ. Старшій механикъ фрегата нашелъ возможность это устранить и потому всю зиму, чрезъ приличное управленіе холодильниками опрѣснителя, команда имѣла ежедневно прекрасную баню и горячей воды въ избыткѣ, что́ чрезвычайно способствовало опрятности.

8.

НА ФРЕГАТѢ „ПОЛКАНЪ“.

Устройство на фрегатѣ стеклянныхъ рамъ въ батареѣ, давало возможность содержать ее въ ненастное время, теплою и не принуждать въ холодныя ночи помѣщать всю команду въ тѣсной жилой палубѣ.

Для команды устроивалась на берегу, гдѣ было можно, баня. Зимніе тенты принесли ничѣмъ незамѣнимую пользу. Въ холодное время,

вахтенные на ночь, сверхъ фланелевыхъ рубахъ, надѣвали суконное пальто.

9.

НА КОРАБЛѢ „РЕТВИЗАНЪ“.

Опрѣснительный аппаратъ корабля доставлялъ болѣе нежели двойную порцію воды, т. е. 700 ведръ въ сутки; и по этому вода опрѣснялась только три раза въ недѣлю, что̀ составляло весьма важное удобство, ибо при ежедневномъ опрѣсненіи воды, въ трюмѣ и на кубрикѣ было постоянно жарко; сверхъ того трюмная вода, не имѣя времени для охлажденія, портилась, не смотря на то, что для очищенія воздуха приходилось по три раза въ сутки впускать въ льяло воду изъ заборта. При ежедневномъ опрѣсненіи воды, почти невозможно вымыть бѣлье, и койки, потому что они, при просушкѣ на леерахъ, непремѣнно закоптятся дымомъ, особенно на рейдахъ, гдѣ перемѣннымъ теченіемъ ворочаетъ корабль во всѣ стороны.

Для очищенія въ трюмѣ воздуха, кромѣ виндзелей, употребляли большія Массеевы помпы, которыми ежедневно, въ продолженіе трехъ часовъ, выкачивали испорченный воздухъ изъ льяла. Этотъ способъ вентиляціи вполнѣ оказался дѣйствительнымъ.

10.

НА КОРВЕТѢ „БОЯРИНЪ“.

Передъ отправленіемъ въ заграничное плаваніе, на корветѣ «Бояринъ» прорѣзано было три новыхъ люка и 4 иллюминатора, что прибавило достаточное количество свѣту въ жилую палубу и вентиляція стала совершаться на болѣе обширной площади.

Сырость, во время якорныхъ стоянокъ корвета, была на немъ не велика, ей много противодѣйствовали зимніе тенты.

Во время двухъ-мѣсячной стоянки въ Печелійскомъ заливѣ, при мѣстныхъ неблагопріятныхъ для здоровья климатическихъ условіяхъ, были приняты слѣдующія гигіеническія мѣры:

1) Кубрикъ каждую субботу окрашивался новою известью; старая же соскабливалась.

2) Выкачиваніе трюмной воды производилось днемъ, когда въ жилой палубѣ было мало людей. Однажды въ недѣлю трюмъ промывался, вытирался досуха и густо окрашивался известью. Черезъ нѣсколько часовъ напускалось изъ за борта воды до 10 дюйм., которая оставалась тамъ до утра и потомъ выкачивалась, и снова напускалась въ томъ же количествѣ. Этотъ американскій способъ промыванія трюма оказался вполнѣ удовлетворительнымъ. Даже въ тропикахъ, во время штилей, не было въ трюмѣ никакого запаха.

3) Палубы и кубрикъ мыли только по одному разу въ недѣлю, а въ другой день мыли бѣлье, послѣ верхнюю палубу только окачивали водой; въ жаркое время, когда бѣлье скорѣе грязнилось, стирка его производилась чаще, съ прибавкою мыла противу положенія. При чемъ, для стирки, отпускалась прѣсная вода.

4) Команда окачивалась не менѣе 3 разъ въ сутки: передъ завтракомъ, обѣдомъ и ужиномъ.

5) Послѣ обѣда давался отдыхъ, который не прерывался ни чѣмъ.

6) Во время плаванія давался не чай, а кофе, который больше нравился командѣ, да и приносилъ больше пользы.

7) Въ воду, приготовленную для питья, постоянно вливали рому или краснаго вина.

8) Во время жары, ноги оставались босыми; во время парусныхъ ученій, надѣвались парусинные башмаки, съ подошвами.

9) На якорѣ, ночью, тенты опускались до бортовъ и часть команды спала на палубѣ.

10) Въ праздничные дни дозволялось командѣ ѣздить на другія суда.

11) Въ тропикахъ кочегарамъ, вмѣсто воды, давали пить лимонадъ.

12) Просушка и провѣтриваніе вещей и ахтеръ-люка совершались часто.

13) Для предохраненія сухарей отъ порчи, верхнія доски

бродъ-камеры окрасили газовой смолой, согласно совѣтамъ профессора Фонсагрива.

11.

НА КОРВЕТАХЪ „РЫНДА“, „ГРИДЕНЬ“ И КЛИПЕРѢ „ОПРИЧНИКЪ“.

Въ тропикахъ появился на судахъ трюмный запахъ. Обыкновенныя промыванія и спрынцованія бранспойтомъ оказались недостаточными, а ждановская жидкость, взятая изъ Петербурга, уменьшала зловоніе только на нѣсколько часовъ.

При внимательномъ же осмотрѣ трюмовъ, найдены тамъ мѣста, наглухо заколоченныя досками, подъ которыми находилось скопленіе испорченной воды, разнаго сора и гнилой щепы, сваленной туда во время постройки судовъ.

По очищеніи этихъ мѣстъ, воздухъ значительно очистился. Кромѣ того, прорѣзаны новые люки въ жилой и верхней палубахъ. Но окончательнаго уничтоженія зловонія не могли добиться, какъ полагаютъ потому, что паровые котлы поставлены на судахъ такъ низко, что часть трюма, находящаяся подъ ними, не могла быть свободно очищаема.

Очень важное распоряженіе, относительно свободнаго движенія воздуха, состояло въ разборкѣ жилой палубы около машиннаго люка и постановки взамѣнъ ея желѣзной рѣшетки, чрезъ что температура въ машинѣ, во время хода подъ парами, при закрытой палубѣ, доходившая прежде до +47° R, понизилась до +35°, при одной и той же температурѣ воздуха. Кромѣ того, прорублено на верхней палубѣ нѣсколько люковъ.

При высокой температурѣ въ Китайскомъ морѣ, душно было всей командѣ спать въ жилой палубѣ и на эскадрѣ, согласно съ совѣтами врачей Батавскихъ и Сингапурскихъ, дозволяли людямъ спать, во время плаванія по Китайскому морю, на верхней палубѣ, подъ растянутыми брезентами. Вреда отъ этого не было никакого; напротивъ того люди менѣе страдали отъ жары и проводили ночь въ спокойномъ снѣ, что́ въ жилой палубѣ не многимъ удавалось. На якорѣ же спать на палубѣ не позволялось.

Вотъ главнѣйшія гигіеническія мѣры, послужившія къ сохраненію здоровья командъ судовъ эскадры:

1) Выборъ людей передъ отправленіемъ въ дальнее плаваніе.

2) Тщательное поддержаніе чистоты судовъ и команды. При уничтоженіи трюмнаго запаха, имѣли случай убѣдиться въ важномъ примѣненіи желѣзнаго купороса, смѣшаннаго съ угольнымъ порошкомъ и известью. Для этой цѣли брали 5 частей упомянутой желѣзной соли, смѣшивали съ двумя частями вновь выжженнаго растертаго древеснаго угля и такимъ же количествомъ извести, и разливали эту смѣсь по льялу.

Команда купалась и окачивалась ежедневно, гдѣ только это позволяла температура воздуха; въ холодныхъ же мѣстахъ имъ устраивали русскія бани.

3) Команда очень рѣдко ѣла одну солонину. Въ С.-Франциско было куплено нѣсколько тысячъ фунтовъ жаренаго мяса, въ видѣ консервовъ, которые раздавались по $^1/_2$ фунт. въ день на человѣка. Въ тропитическихъ странахъ отпускали свѣжее мясо, рисъ, легкія овощи и зелень. Капуста и горохъ въ этихъ мѣстахъ тяжелы для желудка.

Въ питье употребляли перегнанную воду, безъ примѣсей солей, потому что вода, сохраняясь въ систернахъ, выкрашенныхъ внутри известью уже содержала малую часть ея и, сверхъ того, къ ней прибавлялось, при раздачѣ, красное вино.

4) Одежда команды въ троникахъ была самая легкая, а при закатѣ солнца надѣвали шерстяныя рубашки. Бумажное бѣлье въ троникахъ имѣетъ важное преимущество передъ полотняннымъ, потому что бумага хуже проводитъ теплоту, нежели ленъ.

5) Въ жаркомъ климатѣ, безъ нужды, не производилось работъ отъ 10 до 4 часовъ дня, по крайней мѣрѣ, на солнцѣ, особенно на рейдахъ въ нездоровомъ климатѣ. Распоряженія нанимать шлюпки для разъѣздовъ, а также рабочихъ, на случай усиленныхъ работъ на судахъ, принадлежали къ благодѣтельнымъ мѣрамъ.

Людей ставили на четыре вахты и часто занимали матросовъ какой нибудь легкой работой и придумывали для нихъ разныя развлеченія, поддерживая постоянно веселое расположеніе духа.

Для предохранія команды отъ дыма и золы, выбрасываемыхъ

изъ трубъ, были заготовлены въ достаточномъ количествѣ очки, у которыхъ стекла обведены тонкою проволочною сѣткою.

6) Особенное вниманіе было обращаемо на чистоту машиннаго отдѣленія, шкиперской каюты и ахтеръ-люка. Жилую палубу, если позволяла погода, мыли ежедневно.

Кромѣ того, каждыя двѣ недѣли въ жилой палубѣ дѣлали новую известковую окраску. Вещи экипажа каждую недѣлю развѣшивались на воздухѣ.

Во время зимовки корвета «Рында» въ Хакодатѣ, были установлены въ жилой палубѣ камины; два раза въ мѣсяцъ люди отпускались въ баню; ежедневно упражняли команду греблею на шлюпкахъ.

12.

НА КОРВЕТѢ „БАЯНЪ“.

На корветѣ «Баянъ», вмѣсто краснаго вина, въ воду, которая приготовлялась для питья командѣ, вливали хересъ, который хотя нѣсколько и дороже краснаго вина; за то сберегается несравненно лучше перваго.

На ночь матросы надѣвали: фуфайки и суконное платье.

13.

НА КОРВЕТѢ „БОГАТЫРЬ“.

Въ тропикахъ матросы окачивались ежедневно на шкафутѣ, одѣвались легко, носили парусинныя фуражки и, по неимѣнію легкихъ башмаковъ, ходили босикомъ.

Хожденіе босикомъ, какъ оказалось нельзя одобрить. У многихъ матросовъ появились разнаго рода болячки на ногахъ; кожа ногъ отъ воды, всегда облитой палубы, и отъ пота, при высокой температурѣ, размягчится, морщится, какъ въ банѣ, легко подвергается занозамъ и ушибамъ. У двоихъ же отъ вліянія солнечныхъ лучей сдѣлался на ногахъ ожогъ.

Зловоніе въ трюмѣ уничтожали хлористою известью и сѣрнокислымъ желѣзомъ, но мѣрою этою не совершенно достигли цѣли.

14.

НА КОРВЕТѢ „ВАРЯГЪ“.

На корветѣ то давалось свѣжее мясо, то солонина пополамъ съ свѣжимъ мясомъ или съ консервованнымъ мясомъ. Кромѣ того раздавались, какъ закуска къ водкѣ, огурцы, приготовленные въ уксусѣ, перечный соусъ и чеснокъ, для приправы пищи.

Въ тропикахъ, кочегарамъ выдавалось по 4 чарки лимонада въ сутки, приготовленнаго такимъ образомъ: на 4 чарки воды клалось $3^1/_2$ зол. лимоннаго соку и $3^1/_2$ зол. сахару, и на 10 чар. лимонаду 1 чарка рому.

При отправленіи въ Вестъ-Индію, гдѣ непривыкшіе къ климату обыкновенно страдаютъ разслабленіемъ желудка, былъ закупленъ перечный соусъ и заготовлена хинина, какъ предохранительное средство отъ желтыхъ лихорадокъ. Людямъ, стоящимъ на вахтѣ съ 1 до 5 часа ночи, раздавался, согласно распоряженія начальника эскадры, шоколадъ. Гдѣ возможно выдавалось командѣ, вмѣсто сухарей, хлѣбъ.

Въ Монтевидео, для своза команды на берегъ, нанимался ботъ. Съ появленіемъ на корветѣ признаковъ скорбута, больнымъ производили усиленную выдачу мясной порціи въ $^1/_2$ фунта.

15.

НА КОРВЕТѢ „ВИТЯЗЬ“.

При плаваніи въ жаркомъ климатѣ, всей командѣ для питья, выдавался лимонадъ, а кочегарамъ въ тройномъ количествѣ противу прочихъ. Мѣра эта, а также свѣжее мясо и зелень и частыя купанья людей, много способствовали къ сохраненію ихъ здоровья.

16.

НА КОРВЕТѢ „АСКОЛЬДЪ“.

Передъ уходомъ корвета въ далнее плаваніе, для чистоты воздуха въ трюмѣ и льялѣ, уничтожили всѣ излишнія перегородки.

Въ Копенгагенѣ, для корветской команды, были заготовлены резиновыя пальто съ брюками.

Команда была раздѣлена на три вахты, по 80 челов. Командѣ были заготовлены теплыя фуфайки, сдѣланныя изъ шерсти, пополамъ съ бумагой, которыя не позволялось снимать, несмотря ни на какія жары. Каждый день два раза люди окачивались подъ дождемъ, изъ большой кадки, съ желѣзнымъ рѣшетомъ, вмѣсто дна, въ которую наводили шлангъ отъ забортной помпы, такъ что сразу цѣлая толпа могла быть окачена. Солонину давали всегда пополамъ съ свѣжимъ мясомъ или съ консервами; капусту мѣшали съ пресованною зеленью; въ жаркіе дни гороху избѣгали, въ воду для питья лили красное вино,—на 10 ведръ воды, одно ведро вина; чарка рому была раздѣлена на обѣдъ и ужинъ.

Въ жаркое время командѣ былъ данъ совершенный отдыхъ; ставили тенты; вмѣсто рому давали хересъ или красное вино; кочегары стояли по $1^1/_2$ часа на 4 вахты. Въ Нагасаки была устроена отъ корвета баня.

17.

НА КОРВЕТѢ „ПОСАДНИКЪ“.

Въ Сингапурѣ корветъ получилъ съ провизіею таракановъ, которые страшно расплодились; кромѣ того изъ Кронштадта еще вывезли немалое количество крысъ. Ихъ выкурили сѣрою. Разставивши въ 15 жаровняхъ горячій уголь, въ разныхъ мѣстахъ въ палубѣ, въ два выкуриванія сожгли 3 пуда сѣры и совершенно освободились отъ животныхъ: 124 крысы выброшены за бортъ и много ведеръ таракановъ.

18.

НА КОРВЕТѢ „КАЛЕВАЛА“.

Въ Брестѣ было пріобрѣтено для корветской команды мясо въ консервахъ, которое выдавали взамѣнъ солонины, во время плаванія по параллели въ Индѣйскомъ океанѣ, по два раза въ недѣлю, а въ другихъ мѣстахъ по одному разу. Мясо это сваренное съ большимъ количествомъ овощей, нравилось матросамъ. Въ Брестѣ также запаслись особо приготовленнымъ въ прокъ щавелемъ, который, имѣя пріятно кисловатый вкусъ, съ охотою ѣлся командою въ щахъ, составляя въ то же время важное гигіеническое средство въ морѣ.

Во Франціи былъ пріобрѣтенъ превосходный ромъ, который выдавался по получаркѣ передъ обѣдомъ и ужиномъ; красное вино выдавалось съ водою. На чай давалось командѣ столько же свободнаго времени, сколько и на обѣдъ.

Въ тропикахъ, отъ обѣда до 4 часовъ, команду обучали грамотѣ. Непосредственно за гигіеническими условіями наблюдалъ старшій офицеръ и судовой докторъ.

19.

НА КЛИПЕРѢ „ИЗУМРУДЪ“.

На клиперѣ «Изумрудъ», въ 1865 г., въ гардемаринской каютѣ, былъ только одинъ небольшой люкъ, который давалъ мало воздуху, и потому въ Брестѣ прорѣзали другой люкъ; камбузъ на клиперѣ продувался въ льяло; но какъ это грязнитъ льяло и даетъ дурной запахъ, а имѣть подъ камбузомъ, во время продуванія его, человѣка съ кадкой, какъ предполагалъ начальникъ Кронштадтскаго завода, весьма затруднительно,—потому соединили камбузъ съ помпой хлѣбопекарной печи, накачивающей въ нее воду, чрезъ кранъ, прямо за бортъ.

20.

НА КЛИПЕРѢ „НАѢЗДНИКЪ“.

Чистымъ воздухомъ на клиперѣ обязаны были увеличенію числа люковъ въ жилую палубу и машину. Въ жилой палубѣ и машинномъ отдѣленіи не только не было жарко, но даже не было и запаху изъ трюма. Подъ парами были немного, и послѣ каждаго хода, тотчасъ же продували котлы, и два раза мыли до бѣла и просушивали лимберборты. Для увеличенія средствъ по очищенію воздуха въ палубѣ, на клиперѣ сдѣлали вѣялку, по чертежу лейтенанта Суслова; она накачивала въ палубу свѣжій воздухъ и выкачивала испорченный.

21.

НА КЛИПЕРѢ „РАЗБОЙНИКЪ“.

Несмотря на значительную прибыль воды и откачиванія ея каждую вахту, а при большой качкѣ и чаще, изъ трюма шелъ нестерпимый запахъ, показавшійся тотчасъ по выходѣ изъ Плимута. Виндзейли и вентиляторы ставили при всякой возможности, но вентиляція была недостаточна. Воздуху очень мало проходило въ трюмъ, такъ какъ главный машинный люкъ былъ весь закрытъ барказомъ. Употребленіе ждановской жидкости не приносило никакой пользы. Въ каютъ-компаніи и корридорѣ гребнаго вала, къ приходу въ Порто-Грандѣ, всѣ предметы, окрашенные бѣлилами и сурикомъ, покрылись черною слизью. Пробовали употреблять хлористую известь, но и она никакой пользы не приносила. Съ наступленіемъ холодной погоды, запахъ началъ уменьшаться. По приходѣ въ жаркій поясъ, на клиперѣ явилось много таракановъ, клоповъ и блохъ. Ни скипидаръ, ни частое мытье не помогали. Съ увеличеніемъ широты уменьшились насѣкомыя.

Команда окачивалась два раза въ день, утромъ и вечеромъ. Во время жары, днемъ окачиваніе было запрещено.

22.

НА КЛИПЕРѢ „АБРЕКЪ“.

На клиперѣ «Абрекъ», передъ уходомъ въ кругосвѣтное плаваніе, въ Брестѣ, въ жилой палубѣ, между чемоданными мѣстами и бортомъ положили рѣшетчатые люди, безъ чего рѣшительно не находили мѣста для спанья командѣ.

Въ жаркое время, во время штилей, на клиперѣ не разводили паровъ въ продолженіи дня, по утомительности этой работы и по трудности поднятія пара, отъ малой вентиляціи въ кочегарныхъ.

Команду занимали обученіемъ граматѣ и, доступными для нее разсказами, знакомили ее съ нѣкоторыми явленіями природы, встрѣчающимися въ океанѣ.

Въ отношеніи сохраненія чистоты воздуха, на клиперѣ, въ началѣ плаванія, не прибѣгали къ другимъ средствамъ, кромѣ обыкновеннаго провѣтриванія и ежедневнаго промыванія трюма, черезъ напущеніе свѣжей воды; но на пути къ Сингапуру, трюмный запахъ сдѣлался значительный, и заставилъ производить болѣе частыя промыванія и даже приступить къ употребленію желѣзнаго купороса.

Въ жилой палубѣ чистый воздухъ постоянно сохранялся превосходно. Уничтоженіе, по распоряженію флигель-адъютанта Попова, устроенныхъ первоначально въ жилой палубѣ перегородокъ, кромѣ выгрыша въ помѣщеніи, дало возможность болѣе свободному обращенію воздуха, а чрезъ это была суха во всѣхъ мѣстахъ и палуба.

23.

НА КЛИПЕРѢ „ГАЙДАМАКЪ“.

На пути въ Ріо-Жанейро, не привычнымъ кочегарамъ клипера работать при высокой температурѣ воздуха, было очень тяжело, и, несмотря на то, что ихъ смѣняли каждыя двѣ склянки, съ нѣкоторыми дѣлались судорги.

Удивительную разницу въ температурѣ машиннаго отдѣленія дѣлалъ малѣйшій вѣтеръ, въ особенности когда вѣтеръ дулъ на встрѣчу судну: тогда, стоя подъ самыми вентиляторами, можно было забыть, что находишься въ сажени отъ котловъ.

На пути изъ Ріо въ Баталію, клиперъ шелъ съ большимъ запасомъ живности и команда имѣла свѣжее мясо по три, по два и по одному разу въ недѣлю. Когда же живность кончилась, то, по воскресеньямъ и праздничнымъ днямъ, давались презервы, которыми запаслись въ Англіи. Въ холодное и сырое время давали командѣ по утрамъ пуншъ; обыкновенную же чарку раздавали имъ получарками, передъ обѣдомъ и ужиномъ. Команда стояла на три вахты.

25.

НА ШКУНѢ „САХАЛИНЪ“.

Кочегары выбирались изъ людей здоровыхъ и крѣпкаго тѣлосложенія, которые были раздѣлены на три смѣны, работая у машины по два часа.

Въ питье всей командѣ употребляли дистиллированную воду, съ примѣсью рома и небольшаго количества лимоннаго соку.

Этотъ напитокъ оказался весьма полезнымъ, поддерживая дѣятельность пищеварительныхъ органовъ.

Для нагрузки угля въ Сингапурѣ, Гонъ-Конгѣ и Сайгонѣ нанимали вольныхъ рабочихъ; для переѣзда съ судна на берегъ имѣлись также, гдѣ можно, вольнонаемныя шлюпки.

Кромѣ того были приняты слѣдующія гигіеническія мѣры:

1) Работы начинались съ 8 часовъ утра и продолжались до 11 часовъ. За тѣмъ давался обѣдъ и трехъ-часовой отдыхъ. Съ 2 часовъ пополудни работа снова начиналась и производилась до 6 часовъ. Во время ночи командѣ, не стоящей на вахтѣ, давался полный отдыхъ и вызовъ подвахтенныхъ безъ крайней надобности былъ запрещенъ.

2) Для всей команды имѣлось непромыкаемое платье.

3) Живностью запасались по возможности, въ каждомъ портѣ:

бараны, свиньи, поросяты употреблялись въ пищу два раза въ недѣлю.

4) Въ тропикахъ днемъ одежда матросовъ состояла изъ бѣлыхъ рубашекъ, такихъ же брюкъ и фуражекъ, а на ночь надѣвались шерстяныя рубашки.

5) Употребленіе ананасовъ и огурцовъ въ большомъ количествѣ было запрещено.

6) Въ холодное и сырое время, въ жилой палубѣ ставили каминъ, около котораго матросы могли грѣться и сушить свое платье. Кромѣ того, во время штормовъ, когда вентиляторы нельзя было ставить, каминъ очищалъ воздухъ въ жилой палубѣ.

25.

НА ШКУНѢ „АЛЕУТЪ“.

Шкуна, какъ всѣ желѣзныя суда была раздѣлена не проницаемыми перегородками. Въ гигіеническомъ отношеніи онѣ полезны были тѣмъ, что не позволяли распространяться вони изъ кочегарной и изъ трюма. Но на шкунѣ не было ни разу той вони, которая развивается на деревянныхъ паровыхъ судахъ, такъ что одною промывкою достигали той чистоты трюма, которая дается на деревянныхъ судахъ при употребленіи разныхъ средствъ.

Команда имѣла непромыкаемыя пальто и высокіе сапоги.

26.

НА ЛОДКѢ „СОБОЛЬ“.

Въ Гаврѣ на лодкѣ сдѣланы четыре чугунныхъ люка, по образцу палубныхъ люковъ въ угольные ящики. Они имѣли благодѣтельное вліяніе для освѣженія жилой палубы. Два изъ этихъ люковъ были врѣзаны въ самой задней части кормы, и два около камбуза.

27.

НА ТРАНСПОРТѢ „ГИЛЯКЪ“.

Трюмъ очищался два раза въ недѣлю. Командѣ была запрещена покупка ананасовъ.

Вліяніе тропическаго климата скоро сдѣлалось замѣтнымъ: чрезмѣрная потливость кожи, потеря аппетита и нарушеніе дѣятельности всего пищеварительнаго канала, были первыми явленіями. Ежедневныя обливанія водою изъ-за борта и увеличеніе винной порціи служили единственными противодѣйствіями этому вліянію.

Въ жаркое время, въ портахъ, командѣ давали отдыхъ отъ 11 до 3 часовъ днемъ и отъ 8 вечера до 6 часовъ утра. Къ супу прибавляли небольшое количество перцу и водку выдавали до $1^1/_2$ чарки въ сутки, раздѣляя ее на три дачи.

Во второе же плаваніе транспорта, въ 5 часовъ утра, послѣ окачиванія изъ-за борта соленою водою, матросамъ выдавалось по чаркѣ рому передъ завтракомъ; тоже самое въ 11 часовъ передъ обѣдомъ; отъ 12 до 2 ч. отдыхъ; въ 6 часовъ вечера ужинъ и чарка краснаго вина. Въ тропикахъ занимали команду два раза въ недѣлю гимнастикою и обученіемъ грамотѣ.

Въ Ріо-Жанейро, гдѣ свирѣпствуетъ желтая лихорадка, было запрещено туземнымъ шлюпкамъ приставать къ борту съ плодами и зеленью. Командѣ не дозволялось оставаться на берегу послѣ солнечнаго заката и приказано, когда дневный жаръ смѣняется прохладою и падаетъ обильная роса, надѣвать сапоги, фланелевые набрюшники, суконное платье и такую же фуражку Днемъ матросы ходили въ лѣтней одеждѣ и на голову надѣвали соломенную шляпу съ широкими полями.

Презервы жаренаго и варенаго мяся, купленные въ Англіи, а также и свѣжая пресованная зелень, хорошо замѣняли свѣжую пищу въ морѣ.

XXII.

КАЧЕСТВА СУДОВЪ.

А. СУДА ПАРОВЫЯ.

I. Корабли.

Выборгъ. Построенъ подполковникомъ Амосовымъ, на Охтѣ, изъ лиственницы съ частію дуба и сосны, а перетимбированъ сосною съ частію лиственницы. Крѣпленіе подводной части мѣдное, а надводной желѣзное. Заложенъ 22 іюля 1839 г., спущенъ на воду 30 іюля 1841 года. Тимбированъ, съ обращеніемъ въ винтовый, въ Кронштадтѣ, подполковникомъ Мордвиновымъ, по подряду съ купцомъ Соболевымъ. Введенъ въ докъ 23 октября 1852 года. Выведенъ изъ дока въ 1854 году 21 мая.

Машина была изготовлена въ 1856 г., черезъ подполковника Швабе, въ Англіи, на заводѣ Непира. Машина низкаго давленія—оригиналъ нашихъ дурныхъ машинъ, и исполненіе еще хуже нашихъ.

Стоимость корпуса 362925 р. 93½ коп.; стоимость механизма 170057 р. 14 коп. Главныя размѣренія: длина между перпендикулярами 215 фут.; ширина съ обшивкою 51 ф. 8 д.; углубленіе: ахтерштевня 21 ф. Водоизмѣщеніе 3565 тоннъ; сили 450; орудій 72.

Корабль «Выборгъ» имѣлъ хорошія морскія качества. При полномъ бейдевиндѣ, форсируя парусами, имѣя марсели въ три

рифа, фокъ и фокъ-стаксель, ходу было отъ $2^1/_2$ до 3 узловъ; дрейфу менѣе 2 румбовъ; размаховъ большихъ не было; крену отъ 9° до 11°.

Такъ какъ корабль выстроенъ изъ лиственницы, то былъ недолговѣченъ и годенъ только для внутренней службы. Водоизмѣщеніе имѣлъ недостаточное.

Ретвизанъ. Построенъ подполковникомъ Гезехусомъ въ С.-Петербургѣ, въ Новомъ Адмиралтействѣ, по подряду съ почетнымъ гражданиномъ Кудрявцовымъ, изъ курляндскаго дуба, съ частію лиственницы и сосны. Надводная часть крѣплена желѣзомъ, а подводная мѣдью. Заложенъ 17 сентября 1854 года; спущенъ на воду 17 сентября 1855 года.

Механизмъ изготовленъ въ 1857 г., заводчикамъ Нобелемъ. Машина низкаго давленія, дурной системы, скоро разслаблялась; исполненіе недостаточно тщательное.

Стоимость корпуса 562948 р. $35^3/_4$ коп., механизма 289414 р. 69 коп. Главныя размѣренія: длина между перпендикулярами 215 ф. 10 д., ширина съ обшивкою 52 ф. 8 д. Углубленіе: ахтерштевня 23 ф. 7 д., форштевня 21 ф. 1 д. Число силъ 500; водоизмѣщеніе 3823 тонна; орудій 81.

Корабль имѣетъ превосходныя морскія качества паруснаго судна; онъ чрезвычайно спокоенъ на волненіи; не бьетъ ни носомъ ни кормой; въ 3, даже 4 рифа, руль постоянно ходитъ на вѣтрѣ,—однимъ словомъ, корабль, какъ парусное судно, вполнѣ удовлетворяетъ всѣмъ условіямъ отличнаго морскаго судна.

«При общихъ работахъ, взятія рифовъ, крѣпленіи парусовъ въ свѣжій вѣтеръ и тому подобныхъ, нельзя—говоритъ капитанъ 1 ранга баронъ Таубе—не оцѣнить изобрѣтенія капитана Арцеулова—мостика для барказовъ. Значительная качка и кренъ, доходившій до 22°, не имѣли никакого вреднаго вліянія на крѣпость мостика и вообще не представляли никакихъ неудобствъ; барказы не мѣшали гроту ни при постановкѣ, ни при поворотѣ оверъ-штагъ».

Весьма полезнымъ оказалось употребленіе каучуковыхъ лентъ, при задрайкѣ портовъ нижняго дека. Этимъ способомъ возможно

было избѣгнуть большой сырости въ гонъ-декѣ, не смотря на то, что порта были очень низки отъ воды.

Иллюминаторы, по системѣ капитана Арцеулова, превосходны и, не смотря на то, что подвѣтренные были постоянно въ водѣ, они почти не имѣли течи.

На кораблѣ вода опрѣснялась въ обоихъ холодильникахъ: изъ нихъ одинъ—англійскій, а другой—сдѣланъ на Ижорскихъ заводахъ; но изъ послѣдняго, сдѣланнаго весьма нетщательно, въ началѣ нельзя было пить воду, имѣвшую видъ мыла. Опрѣсненіе воды, когда корабль шелъ подъ парусами, производилось изъ малаго пароваго котла, сдѣланнаго на Кронштадтскомъ заводѣ. Польза такого котла несомнѣнна, но корабельный котелъ не имѣлъ достаточнаго пароваго пространства; при кипѣніи отдѣлялъ соленую воду, чрезъ паровыя трубы въ холодильникъ, а потому самая незначительная качка совершенно прекращала его дѣйствіе. Чтобы отстранить этотъ недостатокъ, нашли необходимымъ приспособить на котлѣ паровой разервуаръ.

Но корабль этотъ вообще построенъ слишкомъ торопливо, отчего работа недостаточно тщательна и онъ, послѣ плаванія въ Средиземномъ морѣ, имѣлъ довольно значительный переломъ. Водоизмѣщеніе его недостаточно для подымаемаго груза и оттого, при полной погрузкѣ, нижняя батарея слишкомъ низка отъ воды.

Гангутъ. Построенъ корабельнымъ инженеромъ Курочкинымъ въ С.-Петербургѣ, въ Главномъ Адмиралтействѣ, изъ сосны, съ частію дуба и лиственницы. Надводная часть крѣплена желѣзомъ, а подводная мѣдью. Заложенъ въ 1822 году, спущенъ на воду въ 1825 г. Тимбированъ съ обращеніемъ въ винтовый, въ Кронштадтѣ, полковникомъ Мордвиновымъ, по подряду съ почетнымъ гражданиномъ Кудрявцевымъ. Введенъ въ докъ 2 іюня 1854 г., выведенъ изъ дока 24 октября 1856 г.

Машина изготовлена въ 1857 г. въ С. Петербургѣ, заводчикомъ Нобелемъ.

Стоимость корпуса 368843 р. 98 к., механизма 284808 р. 13 к. Длина между перпендикулярами 212 фут.; ширина съ обшивкою 53 ф. 8 д. Углубленіе: ахтерштевня 23 ф. 1 д., форштевня 21 ф. 7 д.; силъ 500; водоизмѣщеніе 3814 тоннъ; число орудій 81.

Корабль, построенный изъ сосны, не могъ быть долговѣченъ. Водоизмѣщеніе недостаточно. Послѣ шторма, выдержаннаго въ Бискайской бухтѣ въ 1859 г., получилъ разслабленіе во всей кормовой части, почему и принуждены были сдѣлать необходимыя исправленія въ Ферролѣ. Послѣ этой кампаніи, корабль не могъ уже считаться благонадежнымъ для заграничнаго плаванія.

Машина низкаго давленія и имѣла тѣ же недостатки, какъ и наши прочія карабельныя машины.

Синопъ. Построенъ полковникомъ Акимовымъ, въ Николаевѣ, казенными средствами, изъ дуба, съ частію сосны. Крѣпленіе тоже, что и на «Гангутѣ». Заложенъ въ 1852 г., спущенъ 26 сентября 1858 г.

Машина изготовлена въ 1860 г., черезъ лейтенанта Пещурова, въ Англіи, заводчиками Модзлей и Фильдъ. Машина низкаго давленія и стоитъ 344611 руб. 44 коп.

Стоимость корпуса 757310 р. 9½ коп. Длина между перпендикулярами 242 ф. 2 д.; ширина съ обшивкою 59 ф. 6 д.; углубленіе: ахтерштевень 25 ф. 10 д., форштевень 24 ф. 2 д. Силъ 800, водоизмѣщеніе 5585 т.; орудій 135.

Руля слушаетъ хорошо. Лучшій ходъ имѣетъ при деферентѣ около 3 ф. 1 д. При умѣренномъ вѣтрѣ, подъ всѣми парусами, поворачиваетъ оверъ-штагъ хорошо. Рыскливость и остойчивость имѣетъ весьма малыя.

На переходѣ корабля изъ Николаева въ Кронштадтъ, безъ механизма и артиллеріи, во время шторма 11 марта 1859 г., по причинѣ недостаточности для кораблей съ винтовымъ двигателемъ крѣпленія, онъ получилъ разслабленіе въ нѣкоторыхъ частяхъ корпуса.

Всѣ желѣзныя вещи на кораблѣ весьма не хороши; два фишъ-гака, два катъ-блока, нѣсколько гаковъ отъ талей, рымовъ и обуховъ въ палубѣ—изломались въ началѣ кампаніи. Гаки не разгибались, но ломались, какъ сталь.

Цесаревичъ. Построенъ полковникомъ Дмитріевымъ, въ Николаевѣ, по подряду съ купцомъ Рафаловичемъ, изъ дуба и

сосны. Крѣпленіе то же что и на «Синопѣ». Заложенъ 3 августа 1853 г., спущенъ на воду 29 октября 1857 года.

Стоимость корпуса 685785 р. 90 коп. Длина между перпендикулярами 241 ф. 6 д., ширина съ обшивкою 60 ф.; углубленіе: ахтерштевень 25 ф. 9 д., форштевень 24 ф. 5 д.; водоизмѣщеніе 5563 т. Орудій 135.

Машина въ 800 силъ, изготовлена тамъ же и стоитъ 341098 р. 88 коп.

Во время штормовъ, корабль выказалъ вполнѣ свои прекрасныя качества. При огромномъ волненіи, онъ удерживалъ свое мѣсто и при всѣхъ случаяхъ слушался руля, и вообще ни въ чемъ не уступалъ прежнимъ черноморскимъ 80 пушеч. кораблямъ.

Но на переходѣ изъ Чернаго моря въ Кронштадтъ, обнаружились тѣ же недостатки при постройкѣ, какіе были и на кораблѣ «Синопъ», т. е. слабое крѣпленіе. Кромѣ того, корабль строился долго и изъ сыраго лѣсу и былъ слабо проконопаченъ, почему въ немъ обнаружилась сильная течь, заставившая зайти для исправленій въ Мальту.

Корабль мало остойчивъ, имѣетъ значительный дрейфъ. Лучшій ходъ имѣлъ при диферентѣ около 2-хъ футъ. Поворачивалъ оверъ-штагъ, при умѣренномъ вѣтрѣ, подъ всѣми парусами, хорошо.

II. Фрегаты.

Полканъ. Построенъ капитаномъ Карповскимъ въ Архангельскѣ, казенными средствами, изъ лиственницы съ частію дуба и сосны. Крѣпленіе надводное—желѣзо, а подводное—мѣдь. Заложенъ 9 октября 1851 г., спущенъ на воду въ 1853 г., 21 мая.

Стоимость корпуса 226475 р. 12½ коп. Длина между перпендикулярами 199 ф. 6 д.; ширина съ обшивкою 43 ф. 6 д.; углубленіе: ахтерштевень 21 ф., форштевень 19 ф. 4 д. Водоизмѣщеніе 2316 т. Число орудій 44.

Механизмъ, въ 360 силъ, изготовленъ въ Англіи, заводчикомъ Пенномъ. Машина низкаго давленія, превосходная. Стоимость механизма 165519 р. 72 коп.

На огромномъ океанскомъ волненіи, имѣлъ довольно плавную и покойную килевую качку, и лишь по временамъ претерпѣвалъ довольно сильные удары въ корму; но валкость фрегата такъ велика, что кренъ, при розмахахъ, на каждую сторону, доходилъ до 30° и болѣе, что разрушительно дѣйствовало на скрѣпленіе фрегата. По мнѣнію контръ-адмирала Беренса, фрегатъ, будучи построенъ изъ слабаго лѣсу, не имѣетъ достаточно желѣзныхъ крѣпленій, и носитъ артиллерію слишкомъ тяжелую. По совершенной ветхости, въ 1860 году, удостоенъ въ разборъ.

Аскольдъ. Построенъ капитаномъ Шаттенъ, въ С.-Петербургѣ, въ Новомъ Адмиралтействѣ, по подряду съ купцемъ Кудрявцевымъ, изъ дуба, съ частію лиственницы и сосны. Заложенъ 16 сентября 1852 года, спущенъ 6 іюля 1854 года.

Стоимость корпуса 406230 р. Длина между перпендикулярами 205 ф. 6 д. ширина съ обшивкою 48 ф. 6 д. Углубленіе: ахтерштевень 21 ф., форштевень 20 ф. Водоизмѣщеніе 2834 т. Число орудій 45.

Машина, въ 360 силъ, весьма удовлетворительно изготовлена въ С.-Петербургѣ, въ бывшемъ галванопластическомъ заведеніи. Машина низкаго давленія, по системѣ Пенна, и хотя для фрегата слаба, но оставлена до тимбировки фрегата. Стоимость механизма 145800 руб.

При марселяхъ въ три рифа, подъ фокомъ, гротомъ, кливеромъ и бизанью, шестью румбами отъ вѣтра, фрегатъ бѣжалъ по $10^1/_2$ узловъ. При свѣжемъ вѣтрѣ, доходившемъ иногда до степени шторма, фрегатъ держался въ бейдевиндъ превосходно, подъ зарифленными марселями, бизанью форъ-триселемъ и форъ-стеньги-стакселемъ. При этомъ самая покойная килевая качка, едва замѣтная въ нижнихъ палубахъ, обращала общее вниманіе.

Въ Килѣ флигель-адъютантъ Унковскій перегрузилъ фрегатъ на меньшій деферентъ на корму, чтобы еще улучшить качества фрегата на волненіи. Но не смотря на это, на весьма большомъ волненіи, при килелой качкѣ, фрегатъ претерпѣвалъ такіе ужасные удары въ кормовой подзоръ, что въ галлереѣ казалось тре-

щали контръ-тимберсы; при крутомъ бейдевиндѣ, подъ триселями и стакселями, удары въ корму были менѣе чувствительны.

По прибытіи фрегата въ Саймонсъ-бай, встрѣтилась необходимость конопатить корпусъ судна и всѣ палубы. Во время этихъ работъ, обнаружилось, что въ шести мѣстахъ бархоутной обшивки, необходимо сдѣлать вырубки сгнившихъ досокъ.

По осмотрѣ колодца, оказались три сгнившихъ стойки, составлявшихъ главное его основаніе и 30 обшивныхъ досокъ, зараженныхъ гнилью въ торцахъ.

Бугеля на фокъ-и гротъ-мачтахъ ослабли и топы погнулись напередъ, въ тѣхъ мѣстахъ подъ марсами, гдѣ наложены цѣпи для путенсъ-вантъ. Для сохраненія мачтъ отъ большой погиби, сдѣлали у нижнихъ вантъ сломы и сарвинь-стропы, такъ какъ это положено и штатомъ.

При этомъ флигель-адъютантъ Унковскій замѣтилъ, что на англійскихъ и французскихъ фрегатахъ и корветахъ, мачты дѣлаются изъ совершенно сухаго дерева, и потому бугеля не ослабѣваютъ отъ вліянія жаркаго климата, равно и боковые фиши на мачтахъ дѣлаются изъ самаго крѣпкаго дерева, длиною отъ лонго-салинга до коечныхъ сѣтокъ; на нашихъ же мачтахъ фиши эти вдвое короче и неимѣютъ той толщины. По этому г. Унковскій полагаетъ, что путенсъ-ванты, безъ сарвиней, для нижнихъ мачтъ вредны, что̀ очевидно въ свѣжій попутный вѣтеръ, съ противнымъ волненіемъ, когда стеньга, напирая на переднюю кромку своего эзельгофта и туго вытягивая заднія стень-ванты съ путенсъ-вантами, гнетъ топъ отъ точки приложенія послѣднихъ.

Во время урагана, выдержаннаго фрегатомъ у береговъ Китая, бушпритъ зарывался въ воду и волненіемъ смыло углетарь съ бомъ-утлегаремъ. Кромѣ того, фрегатъ получилъ много другихъ поврежденій въ корпусѣ судна и вооруженіи. На фрегатѣ открылась течь, главнѣйшею причиною которой было, какъ впослѣдствіи обнаружилось, небрежно загнанный деревянный нагель, прикрытый мѣдною шляпкою, вмѣсто мѣднаго болта, вслѣдствіе злоупотребленія при постройкѣ.

При исправленіи же поврежденнаго рангоута, оказалось, что фока-рея въ переломѣ, а также и задняя марсовая краспица,—

гнилы въ такой степени, что отъ перелома фока-рея руками выбирали гнилую труху, что́ по словамъ г. Унковскаго обнаружило небрежность мачтовой мастерской, наравнѣ съ недобросовѣстностію строителей фрегата.

При исправленіи корпуса фрегата въ Нагасаки, пришлось въ гонь-декѣ и жилой палубѣ связать бимсы съ наборомъ 73 деревянными кницами, потому что при постройкѣ фрегата бимсы не были крѣплены надлежащимъ образомъ. 14-ть палубныхъ поясовъ замѣнили новыми досками, по гнилости старыхъ. За исключеніемъ двухъ капитальныхъ стоекъ въ колодцѣ, перемѣненныхъ на мысѣ Доброй Надежды, остальные 10, сгнившіе до основанія, съ обшивочными досками, замѣнены новыми.

Здѣсь открыта и другая причина течи въ подводной части—разошедшіеся стыки лиственничныхъ, обшивочныхъ гнилыхъ досокъ.

По осмотрѣ верхней кромки бимсомъ замѣчено, преимущественно въ срединѣ судна, что сквозные болты, связывающіе желѣзныя кницы съ бимсами, такъ небрежно заклепаны при постройкѣ фрегата, что кольца вертѣлись на болтѣ; а многіе болты совсѣмъ не заклепаны. Тѣ же изъ верхнихъ вѣтвей сломавшихся желѣзныхъ кницъ, въ которыхъ всѣ болты были не заклепаны, безъ усилія сами вываливались изъ бимса.

Кромѣ слабой постройки судна, оказалось, что крѣпленіе кницами черезъ одинъ бимсъ недостаточно. Самыя же кницы, по мнѣнію г. Унковскаго. тонки и дурно выкованы. Палубы, составляя главную связь судна и предохраненіе его отъ гнили, еще въ Кронштадтѣ обращали общее вниманіе дурнымъ качествомъ лѣса.

По причинѣ неправильной пригонки центральнаго руля, съ каждымъ ударомъ въ корму, вода такъ обильно лилась черезъ рулевую диру въ констапельскую каюту, каютъ-компанію и въ жилую палубу, что однажды, въ продолженіи 3-хъ сутокъ, 60 человѣкъ выносили воду изъ этихъ мѣстъ ведрами.

При вооруженіи фрегата въ Нагасаки, когда приступили къ оконопачиванію наружнаго борта фрегата, открылось, что наружная обшивка носовой части судна совершенно сгнила. Концы обшивныхъ досокъ у княвдигеда сыпались какъ труха. Съ лѣвой стороны, въ 10 поясахъ сряду, гниль остановилась на 19 фу-

тахъ углубленія форштевня, а съ правой на 16 футъ, въ 11 поясахъ.

На мысѣ Доброй Надежды, стоя на глубинѣ 9 саженъ, при 53 саженяхъ даглистоваго каната, на фрегатѣ, отъ порыва вѣтра, когда фрегатъ пришелъ на канатъ, отломилась вертикальная часть задняго канатнаго битенька съ чугуннымъ колпакомъ, на которомъ заложенъ былъ канатъ. Въ отломѣ дерево оказалось совершенно гнилымъ. Съ этимъ вмѣстѣ, вырванъ у клюза зажимной стопоръ, подъ которымъ дубовая подушка оказалась также гнилою.

Искусно и превосходно сшитые паруса въ Кронштадтскомъ адмиралтействѣ, требовали безпрестанной починки, отъ недоброкачественности ликтросовъ, которые на боковыхъ марсельныхъ и брамсельныхъ шкаторинахъ рвались отъ подъема фаловъ.

Опрѣснительный аппаратъ, при 30 пудахъ траты угля, въ продолженіи 14 часовъ, давалъ 200 ведеръ прѣсной воды, а при дѣйствіи машины, когда вода опрѣснялась отъ паровыхъ котловъ, въ то же время добывалось 500 ведеръ.

Но на переходѣ фрегата отъ мыса Доброй Надежды въ Гонъ-Конгъ, три раза портился холодильникъ водоопрѣснительнаго аппарата. Въ послѣдній разъ фрегатъ находился въ 3500 миляхъ отъ ближайшаго берега, а потому, по исправленіи холодильниковъ, необходимо было воспользоваться нѣсколькими днями тихой погоды и нагнать прѣсную воду, чрезъ паровые котлы, что́ стоило до 400 пудъ угля, истраченнаго въ трое сутокъ; на пополненіе же интрюма, расходъ воды поддерживался опрѣсненіемъ отъ камбуза.

Когда фрегатъ находился въ широтѣ 4° N, не смотря на постоянно открытые краны въ холодильникахъ, паръ такъ мало охлаждался, что число оборотовъ отъ 50 уменьшилось до 30 и, по временамъ, машина совсѣмъ останавливалась. Причиною тому были совершенно истертые резиновые клапаны, а когда ихъ замѣнили новыми, тогда холодильники исполняли свое назначеніе, какъ нельзя лучше.

Илья Муромецъ. Построенъ полковникомъ Загуляевымъ, въ Архангельскѣ, казенными средствами, изъ лиственницы и сосны, съ частію дуба. Заложенъ 21 декабря 1853 года, спущенъ на воду 25 мая 1857 года.

Стоимость корпуса 243023 руб. 16¼ коп. Длина между перпендикулярами 212 ф. 5 д., ширина съ обшивкою 50 ф. Углубленіе: ахтерштевня 22 ф., форштевня 21 ф. Водоизмѣщеніе 3197 тоннъ. Число орудій 53.

Машина въ 360 силъ, низкаго давленія, изготовлена также въ гальванопластическомъ заведеніи, по системѣ Пенна,—стоимость механизма 169200 руб.

Фрегатъ, во время штормовъ, выказалъ прекрасныя качества. На огромномъ волненіи не билъ ни кормой, ни носомъ; боковая качка плавная, ходъ хорошъ, дрейфъ обыкновенный и поворачиваетъ оверъ-штагъ хорошо. Во время свѣжихъ вѣтровъ и большой зыби, удерживаетъ свое мѣсто хорошо. При благопріятныхъ обстоятельствахъ, съ полнымъ вѣтромъ, шелъ по 12 узловъ, въ галфвиндъ 10, а въ бейдевиндъ, безъ зыби, 9 узловъ. Въ совершенный штиль и безъ зыби, при 10 ф. пару и 52 оборотахъ, шелъ 6 узловъ; при зыби—отъ 4½ до 5. Подъ парами и парусами, въ крутой бейдевиндъ—отъ 6 до 7 узловъ; въ тотъ же вѣтеръ, безъ парусовъ—5 узловъ; подъ одними парусами—отъ 2 до 3 узловъ.

Единственный недостатокъ фрегата—слабая машина, которая, при штилѣ, безъ зыби, болѣе 8 узловъ не давала, а при противной зыби усилія машины совершенно безполезны.

Паровые котлы оказались малы, и въ началѣ плаванія, когда были совершенно чисты, давали на короткое время 14 ф. пару; но когда колосники нѣсколько покрылись изгарью и дымогарныя трубки засорились, то съ трудомъ нагоняли паръ до 9 фун., а иногда онъ падалъ до 5 фун. Изъ дымовой трубы выходило иногда, въ довольно значительномъ количествѣ, пламя; дымъ изъ трубы стлался по палубѣ. Отсѣчка отъ паровъ устроена нехорошо и не было возможности ее поправить.

Громобой. Построенъ черезъ контръ-адмирала Нордмана, въ Гельсингфорсѣ, на частной верфи, подъ наблюденіемъ капитана Рихтера. Заложенъ 3 апрѣля 1855 г. Спущенъ на воду 8 іюня 1857 г. Водоизмѣщеніе, размѣры и число орудій тѣ же, что и на фрегатѣ «Илья Муромецъ». Стоимость корпуса 203553 руб. 61 коп.

Механизмъ въ 360 силъ, изготовленъ тамъ же, гдѣ и для фрегата «Илья Муромецъ». по одной и той же системѣ. Стоимость его 155612 руб.

Будучи построенъ изъ хорошей сухой сосны, сравнительно легокъ корпусомъ и оттого не погружался до настоящей ватерлиніи; почему контръ-адмиралъ Истоминъ полагалъ, къ имѣющимся 5500 пуд. чугуннаго баласта, прибавить еще 3500 пудъ.

Руля слушалъ, подъ парами, хорошо, а подъ парусами нехорошо. Килевая и боковая качки спокойныя. Ударовъ не претерпѣваетъ; безъ большой зыби, оверъ-штагъ поворачиваетъ хорошо; чрезъ фордевиндъ, при всѣхъ случаяхъ, хорошо. Рыскливость и увальчивость имѣетъ весьма малыя; остойчивъ, когда въ полномъ грузу.

По осмотрѣ фрегата въ 1861 г. въ Тулонѣ, въ немъ оказались нижеслѣдующія поврежденія: оба крамбола треснули во всю длину; битеньги для грота-штаговъ дали движеніе; превращенный карлисъ, находящійся подъ степсомъ бизань-мачты, отошелъ отъ бимса; въ спиркетингсѣ и ватервельсѣ задней части капитанской каюты значительная гниль; топъ фокъ-мачты, при брасопкѣ давалъ движеніе, вмѣстѣ съ реею, и бугеля на топѣ ослабли; всѣ эзельгофты и салинги треснули; грота-рея разломилась въ своихъ частяхъ и шкалы довольно значительно отошли; 4 бимса треснули и бимсъ у буксирныхъ кнехтовъ сгнилъ, ахтерштевни дали движеніе, вслѣдствіе котораго показалась течь.

При исправленіи фрегата въ Тулонѣ, гниль въ ватервельсахъ, наборѣ и въ обшивкѣ кормовой части вырублена. Въ гниломъ наборѣ найдены куски коры, частію сгнившей.

Мачты фрегата оказались значительно гнилыми, въ особенности фокъ-мачта, которую въ Тулонѣ перемѣнили.

Машина по судну была слаба. Въ первые два мѣсяца она дѣйствовала хорошо. Въ штиль и безъ волненія, при 54 хъ оборотахъ, скорость фрегата доходила до 8-ми узловъ. Въ Шербургѣ пришлось купить новые манометры, вакумаметръ и индикаторъ, за неисправностію отпущенныхъ въ Петербургѣ.

Свѣтлана. Построенъ во Франціи, въ Бордо, по контракту съ Гг. Колла и комп., изъ французскаго дуба, тика, краснаго дерева, сосны и желѣза, по системѣ Армана. Крѣпленіе

подводной части мѣдное, а надводной желѣзное. Спущенъ на воду 3 мая 1858 года.

Водоизмѣщеніе 3187 тон.; длина между перпендикулярами 229ф. 7 д. ширина съобшивкою 47ф. 10 д., углубленіе: ахтерштевня 21 ф. 6 д, форштевня 18 ф. 6 д. Число орудій 40. Стоимость корпуса 752065 р. 21 коп.

Машина въ 450 силъ, изготовлена въ 1860 г. на заводѣ Шнейдера, въ Крезо. Машина низкаго давленія; дѣйствовала удовлетворительно. Стоимость механизма 214670 р. 40 коп..

Фрегатъ обладаетъ хорошими морскими качествами, но подъ парусами идетъ много къ вѣтру. Во время самаго свѣжаго вѣтра, кренъ былъ замѣченъ 6°, а розмахи доходили до 30°; дрейфъ подъ гротъ-марселемъ и триселями, доходилъ до $2^1/_2$ румбовъ.

Бортъ давалъ значительную игру, о чемъ можно было заключить изъ большаго треска перегородокъ и проч.; подобная же игра судна замѣчена въ кормовой и носовой частяхъ фрегата, при совершенно спокойномъ состояніи моря, когда онъ шелъ подъ парами 10 и болѣе узловъ.

При неблагопріятныхъ обстоятельствахъ, онъ имѣлъ суточные переходы отъ 150 до 211 миль. О ходѣ фрегата можно уже судить потому, что онъ изъ Тулона до Сингапура перешелъ въ 86 дней. Качка, при попутныхъ вѣтрахъ, весьма плавная, съ розмахами въ обѣ стороны 17°. Лишь въ бейдевиндъ нельзя было держать круто—нижнія реи худо брасопились, такъ что между поворотами было 14 румбовъ.

Прибыль воды, при большемъ ходѣ въ качку, достигала 15 дюйм. въ сутки. Фрегатъ не билъ ни носомъ, ни кормой; эти части особенно оказались крѣпкими. Въ непроницаемой перегородкѣ дейдвудной трубы, въ теченіе мѣсяца оказалось 4 дюйм. воды. Кормовой подзоръ и бродъ-камера не пропускали ни малѣйшей сырости. Желѣзные бимсы подъ двумя бомбическими орудіями, установленными на верхней палубѣ, выдержали прекрасно.

Въ 1866 году, въ Атлантическомъ океанѣ обнаружилось, что степсъ бизань-мачты съ гнилью и подведенная подъ него подушка совершенно сгнила. Поврежденія эти исправлены въ Порто Гранде.

Паруса фрегата были недоброкачественны. На переходѣ изъ

Тулона въ Гибралтаръ, разорвались: кливера, два форъ-стеньги-стакселя, форъ-марсель и бизань; кромѣ того фокъ и гротъ просвѣчивали по всей ширинѣ верхней шкаторины.

Но вообще система Армана изъ желѣза и дерева, по видимому, оправдала ожиданія.

Генералъ-Адмиралъ. Построенъ въ Америкѣ, въ Нью-Іоркѣ, судостроителемъ Уэббъ, изъ бѣлаго и живаго дуба съ частію смолистой сосны; спущенъ на воду 9 сентября 1858 г.

Водоизмѣщеніе 5669 тон.; длина между перпендикулярами 302 ф. 10 д., ширина съ обшивкою 54 ф. 8 д., углубленіе: ахтерштевня 23 ф. 6 д., форштевня 22 ф. 1 д. Число орудій 70. Стоимость корпуса 1129632 руб. 10 коп.

Машина низкаго давленія, въ 800 силъ, изготовлена въ 1858 г., вмѣстѣ съ корпусомъ фрегата. Стоимость механизма 345022 руб.

Фрегатъ, во время штормовъ, вполнѣ выказалъ свои прекрасныя качества и прочность постройки. Розмахи не превышали 32°; утлегарь и шлюпки ни разу не коснулись волны, ничего не тронулось, ничего не повредилось въ вооруженіи. Ходкость и поворотливость прекрасныя. Недостатки же оказались слѣдующіе: огромный дрейфъ и почти невозможность поворачивать черезъ фордевиндъ. Не смотря на жестокость вѣтра, при поворотѣ, приходилось ставить форъ-марсель, фокъ и форъ-стеньги-стаксель и все-таки поворачивали 25 минутъ.

По словамъ флигель-адъютанта Шестакова, громадныя мачты и реи фрегата препятствовали его ходу подъ парами. Спускъ рей, идя противъ вѣтра, по его мнѣнію—опасная забава, потому что онѣ длиною 110 футъ и вѣсомъ около 500 пуд.

Убѣдившись въ громадности фрегатскихъ рей и парусовъ, онъ уменьшилъ марса-реи на 8 футъ, при чемъ онѣ все таки остались длиннѣе марса-рей 100-пушечныхъ кораблей; брамъ и бомъ-брамъ-реи сдѣлали наровнѣ съ таковыми же ста-пушечныхъ кораблей и всѣ паруса перешили соотвѣтственно измѣненіямъ.

Кромѣ рангоута, бортъ фрегата представлялъ огромное сопротивленіе, которое, по мнѣнію флигель-адъютанта Шестакова, значительно уменьшилось бы, если бы фрегатъ былъ безъ коечныхъ

сѣтокъ, тѣмъ болѣе что, при вездѣ пробивающейся угольной пыли, сохранить ихъ чистыми въ сѣткахъ невозможно.

Въ 1866 г. на фрегатѣ котлы оказались слишкомъ старыми, и машина слаба. Постоянныя исправленія въ машинѣ и котлахъ заставляли обращаться съ ними чрезвычайно осторожно.

Олегъ. Построенъ подполковникомъ Шаумбургомъ въ Кронштадтѣ, по подряду съ Кудрявцовымъ, изъ казенныхъ лѣсовъ, матеріаловъ и металловъ, его мастеровыми, изъ лиственницы и части дуба и сосны. Заложенъ 29 января 1858 г., спущенъ на воду 4 іюня 1860 г.

Водоизмѣщеніе 4408 тоннъ. Длина между перпендикулярами 25 ф. 3 д., ширина съ обшивкою 53 ф., углубленіе: ахтерштевня 23 ф. 3 д., форштевня 21 ф. 9. д. Число орудій 57. Стоимость корпуса 529715 р. 43¼ коп.

Механизмъ въ 800 силъ, изготовленъ чрезъ лейтенанта Пещурова, въ Англіи лучшими заводчиками Модзлей и Фильдъ, которые снабдили фрегатъ усовершенствованнымъ винтомъ, съ выемными лопастями. Удобство это состоитъ въ томъ, что можно во всякое время мѣнять шагъ винта, и вмѣсто цѣлаго запаснаго винта—имѣть на судахъ только запасныя лопасти, храненіе которыхъ потребуетъ гораздо менѣе мѣста. Стоимость механизма 349358 р. 97 коп.

Фрегатъ выстроенъ тщательно и имѣлъ весьма прочное скрѣпленіе. Поворачивалъ оверъ-штагъ хорошо. Ходъ въ бейдевиндъ, при 5¼ румбахъ отъ вѣтра, достигалъ иногда, подъ бомъ-брамселями, до 8 узловъ. Дрейфъ имѣлъ весьма малый; подъ вѣтеръ спускался дурно и вообще не хорошо слушался руля; килевая качка значительная. Претерпѣвая удары въ носовую часть, не рыскливъ. Весьма дурной покрой парусовъ много вредилъ фрегату, мѣшковатость ихъ не позволяла идти близко къ вѣтру.

Во время качки, въ 1862 г., у многихъ вантъ, которыя у всѣхъ мачтъ были перевязаны комлемъ вверхъ, лопнули первые или коренные бензеля. На пеньковыхъ фокъ-вантахъ бензеля держались лучше чѣмъ на проволочныхъ гротъ-вантахъ; на первыхъ лопнуло только по 2 бензеля со стороны, тогда какъ у 9 паръ гротъ-вантъ сохранилось только 5 коренныхъ бензелей.

Въ 1860 году были отпущены на фрегатъ цѣпи самаго большаго діаметра и звенья ихъ были велики, сравнительно съ гнѣздами, сдѣланными въ основаніи шпиля. Звенья эти не помѣщались въ гнѣзда во всю длину свою и когда цѣпь имѣла напряженіе, выскакивали изъ нихъ.

На фрегатѣ не имѣли возможности опрѣснять воду малымъ котломъ, потому что пространство, оставленное въ немъ для пара—было слишкомъ мало; пришлось увеличить это пространство, придѣлавъ къ верхней части котла особенный паровой резервуаръ.

Во время плаванія фрегата отъ Плимута въ Тулонъ, оба опрѣснителя попеременно требовали исправленія, послѣ 2-хъ или 3-хъ дней дѣйствія. У Грантовскаго, или сдѣланнаго въ Колпинѣ, опрѣснителя треснуло и выгнуло дно, отдѣляющее систему паровыхъ трубокъ отъ соленой воды, и лопнула втулка трубы, черезъ которую идетъ образовавщаяся изъ пара вода.

Оба опрѣснителя были помѣщены на носовой платформѣ, вплоть къ наружной переборкѣ крюйтъ-камеры, которая отъ жару треснула и потребовала обивки войлокомъ и желѣзомъ.

Машина дѣйствовала очень хорошо. Средній ходъ фрегата въ штиль, съ парами въ 3 котлахъ, былъ 8 узловъ; при двухъ котлахъ—7 узловъ, издерживая по 68 пудъ пудъ угля въ часъ. Расходъ угля на три котла простирался до 90 пуд. въ часъ, при чемъ прибавлялось ходу до $1^1/_2$ узловъ.

Пересвѣтъ. Построенъ въ Архангельскѣ полковникомъ Загуляевымъ и поручикомъ Большаковымъ, казенными средствами, изъ лиственницы съ частію дуба и сосны. Заложенъ 19 іюня 1858 г., спущенъ на воду въ іюнѣ 1860 года.

Водоизмѣщеніе 3837 тоннъ. Длина 251 ф., ширина 50 ф., углубленіе: ахтерштевня 22 ф. 4 д., форштевня 20 ф. 4 д. Число орудій 51. Стоимость корпуса 390643 р. 76 коп.

Механизмъ въ 450 силъ, изготовленъ на заводѣ Карра и Макферсона, въ С.-Петербургѣ. Машина низкаго давленія. Стоимость механизма 355272 р. 73 коп. Работаетъ хорошо.

Фрегатъ отличается своею прочностію, не смотря на то, что построенъ не изъ дуба. Его ходкость, поворотливость, плавучесть

*

не часто можно встрѣтить у судовъ. Руля слушаетъ хорошо. Килевая качка спокойная; боковая же, когда фрегатъ имѣлъ мало грузу въ верхней части, быстра и порывиста; ударовъ не претерпѣваетъ; оверъ-штагъ и чрезъ фордевиндъ поворачиваетъ хорошо. Не рыскливъ, не увальчивъ и весьма остойчивъ.

Ослябя. Построенъ поручикомъ Шведе, въ С.-Петербургѣ, на Охтѣ, казенными средствами, изъ дуба съ частію лиственницы и сосны. Заложенъ 21 декабря 1858 г., спущенъ на воду 8 октября 1860 г.

Водоизмѣщеніе 2976 тоннъ. Длина между перпендикулярами 231 ф. 6 д.; ширина 46 ф. 6 д., углубленіе: ахтерштевня 20 ф. 6 д., форштевня 18 ф. 6 д. Число орудій 45. Стоимость корпуса 588689 р. 45 коп.

Механизмъ начатъ въ 1860 г , въ гальванопластическомъ заведеніи, а оконченъ на заводѣ Карра и Макферсона, въ С.-Петербургѣ. Машина низкаго давленія, въ 360 силъ; стоимость механизма 182729 руб. 50 коп. Очень хорошъ.

Не смотря на огромное волненіе, фрегатъ имѣлъ замѣчательно плавную и малую качку; руль ходилъ $^1/_4$ шлага на вѣтрѣ; ударовъ въ корму вовсе не было и носъ подымался на волненіи весьма легко. Въ крѣпкій вѣтеръ, его сносило менѣе, чѣмъ фрегатъ «Генералъ-Адмиралъ», что́ конечно зависитъ отъ болѣе остраго образованія подводной его части и меньшаго возвышенія надъ водою.

Чрезъ рулевыя отверстія и портовыя ставни, вода свободно вливалась въ фрегатъ, что́, въ 1861 г., исправлено въ Гревзендѣ.

Камбузъ, сдѣланный на Пжорскихъ заводахъ, приносилъ очень мало пользы; установленные на фрегатѣ желѣзные пиллерсы-домкраты дали неблагопріятные результаты. При большой боковой качкѣ, бимсы отдѣлялись отъ желѣзныхъ пиллерсовъ съ одной стороны и въ тоже время крѣпко нажимали ихъ на другой сторонѣ и тогда отдѣлявшіеся пиллерсы выпадали изъ своихъ мѣстъ. Реи недостаточно брасопились.

Дмитрій Донской. Построенъ капитаномъ Терншгейномъ, въ С.-Петербургѣ, по подряду съ Кудрявцевымъ, изъ дуба, съ частію лиственницы и сосны. Заложенъ 28 іюня 1859 г.

Водоизмѣщеніе 4562 т. Длина между перпендикулярами 272 ф., ширина 51 ф.; углубленіе: ахтерштевня 23 ф. 6 д., форштевня 21 ф. 6 д. Число орудій 51. Стоимость корпуса 672000 р., безъ окончательной отдѣлки.

Механизмъ въ 800 силъ, низкаго давленія, изготовленъ на заводѣ Берда, за 417725 руб.

При свѣжемъ вѣтрѣ, когда фрегатъ держался подъ марселями въ 3 рифа и фокомъ, крену было только 2°. Килевая качка чрезвычайно спокойная, боковая незначительна. Фрегатъ слушаетъ руля превосходно.

Въ 1862 году опрѣснители Тона и Гранта не давали воды въ количествѣ, достаточномъ для суточнаго расхода, а потому необходимость заставляла каждую недѣлю разводить паръ въ машинномъ котлѣ и тогда въ сутки опрѣснялось до 660 ведръ. Камбузъ же, вмѣстѣ съ хлѣбопекарной печью, давалъ только до 150 ведръ. Аппаратъ Тона исправлялся три раза, потому что текъ трубками, проводящими холодильную воду сквозь чечевицы; аппаратъ же Гранта былъ исправенъ, но сильно нагрѣвался.

Машина хороша. При 42 оборотахъ, давала 11 узловъ ходу. Только система сообщенія фрегатскаго винта съ валомъ неудобна. При разобщеніи винта съ валомъ, въ 1867 году, во время штиля, употреблялось до $2^1/_2$ часовъ времени. По этому поводу, командиръ фрегата замѣтилъ, что на фрегатѣ «Свѣтлана» работа эта потребовала бы не болѣе 5 минутъ, при всякихъ обстоятельствахъ и на качкѣ; тогда какъ, при этихъ послѣднихъ условіяхъ, на фр. «Дмитрій Донской», съ поврежденнымъ стопоромъ, трудно было и выполнить вовсе эту работу.

Александръ Невскій. Строился на Охтѣ, капитаномъ Свистовскимъ, по подряду съ Кудрявцевымъ, изъ казенныхъ лѣсовъ, металловъ и матеріаловъ, его мастеровыми, изъ дуба, съ частію лиственницы и сосны. Заложенъ 1859 г. 19 декабря. Спущенъ на воду 21 сентября 1861 г. Стоимость корпуса 715598 руб. $66^1/_4$ коп.

Размѣры тѣ же, что и на фрегатѣ «Дмитрій Донской». Машина въ 800 силъ, изготовлялась также на заводѣ Берда, по той же цѣнѣ.

Имѣлъ прекрасныя морскія качества. Машина, при 52 оборотахъ въ минуту, давала ходу до 11 узловъ.

III. Пароходо-фрегаты.

Олафъ. Построенъ на Гельсингфорской частной верфи, изъ красной рудовой сосны, съ частію дуба и ели. Заложенъ въ 1851 г., 26 мая; спущенъ на воду въ 1852 г., 24 октября.

Длина между перпендикулярами 198 ф.; ширина съ обшивкою 36 ф. 2 д.; углубленіе: ахтерштевня 15 ф. 4 д., форштевня 15 ф. 4 д.

Водоизмѣщеніе 1796 т. Число орудій 14. Стоимость корпуса 158724 р.

Машина изготовлена въ Англіи, на заводѣ Непира, низкаго давленія, въ 400 силъ, и стоитъ 118062 руб.

Особенныхъ недостатковъ не имѣетъ. Руля слушаетъ очень хорошо. Килевая и боковая качки покойны и плавны, ударовъ не претерпѣваетъ.

Рюрикъ. Построенъ въ Финляндіи, въ Або, изъ финляндской сосны. Спущенъ на воду въ 1852 г.

Длина между перпендикулярами 185 ф.; ширина съ обшивкою 33 ф. 10 д.; углубленіе: ахтерштевня 13 ф. $9^1/_4$ д. форштевня 13 ф. $9^1/_4$ д. Водоизмѣщеніе 1507 тоннъ. Число орудій 4. Стоимость корпуса 138500 р.

Машина низкаго давленія, въ 300 силъ, изготовлялась вмѣстѣ съ корпусомъ. Стоитъ 101500 руб.

Судно удовлетворяетъ своему назначенію. Руля слушаетъ хорошо, килевая и боковая качки покойны; ударовъ не претерпѣваетъ.

IV. Корветы.

Волкъ, Зубръ, Рысь, Вепрь. Построены подполковникомъ Карповскимъ на Охтѣ, по подряду съ Кудрявцевымъ изъ сосны, съ частью лиственницы и дуба. Заложены 9 октября

1855 г. Спущены на воду въ 1856 году: первый 21 мая, второй 1 іюня, третій и четвертый 10 іюня.

Длина между перпендикулярами 163 ф. 4 д.; ширина съ обшивкою 31 ф. 11 д.; углубленіе: ахтерштевня 14 ф., форштевня 12 ф. $4^1/_2$ д. Водоизмѣщеніе 805 т. Стоимость каждаго корпуса 101636 р. $11^3/_4$ коп. Число орудій 11.

Машины для «Зубра» и Рыси» изготовлялись на заводѣ Берда, а для «Волка» и «Вепря» на заводѣ Нобеля; котлы же для всѣхъ четырехъ корветовъ на заводѣ Берда. Машины въ 200 силъ, высокаго давленія. Стоимость каждой 50000 руб.

Буйволъ и **Удавъ**. Построены на Охтѣ, тѣмъ же строителемъ и изъ тѣхъ же матеріаловъ. Заложены 9 октября 1855 г. Спущены на воду: первый 1 іюля 1856, а второй 6 іюля. Размѣры и водоизмѣщеніе одинаковы съ предыдущими четырьмя корветами. Стоимость каждаго корпуса 101636 р. $11^3/_4$ коп.

Машина для перваго изготовлялась на заводѣ Нобеля, а для второго у Берда. Каждая въ 200 силъ и стоятъ по 50000 руб.

Капитанъ 1 ранга Лихачевъ убѣдился въ значительности вліянія диферента на качество этихъ корветовъ. По мнѣнію его лучшій диферентъ отъ 1 ф. 9 дюйм., до 2 фут., но не болѣе. Такого же мнѣнія былъ и флигель-адъютантъ Поповъ, который, передъ отправленіемъ корветовъ въ Черное море, сообщилъ ихъ командирамъ, что, по его соображеніямъ, наилучшій диферентъ для сосновыхъ корветовъ 1 ф. 10 дюйм.

Капитанъ 1 ранга Винкъ, съ корветами **Вепрь**, **Волкъ** и **Буйволъ**, совершивъ переходъ изъ Кронштадта въ Николаевъ, въ бурное время года,—сдѣлалъ слѣдующія замѣчанія о качествахъ этихъ корветовъ.

1) Остойчивость корветовъ необыкновенная; качка плавная, кренъ незначительный; съ удивительною легкостію поднимаются на волненіе.

2) Ходъ подъ парусами вообще меньше, чѣмъ парусныхъ судовъ того же ранга, но дрейфъ больше. Поворачиваютъ оверъ-штагъ, при брамсельномъ вѣтрѣ, безъ зыби, съ заднимъ ходомъ, а при

зыби и вовсе не поворачиваютъ. Будучи облегчены и не имѣя надлежащаго диферента, совершаютъ поворотъ чрезъ фордевиндъ съ большою циркуляціею, а потому лавировка на этихъ корветахъ весьма невыгодна. Всѣ эти недостатки капитанъ Винкъ относитъ къ неподъемному четырехперому винту, который, уменьшая ходъ, лишаетъ руль силы дѣйствія.

3) При хорошемъ ходѣ, особенно подъ парами, руля слушаютъ хорошо.

4) Рангоутъ, такелажъ и парусность прочны и въ продолженіе всего плаванія ни одинъ изъ корветовъ не имѣлъ никакого поврежденія въ вооруженіи.

5) Корветы проконопачены и обшиты цинкомъ дурно; скрѣпленіе вообще ненадежно, что видно изъ того, что на «Вепрѣ» нѣкоторые листы обшивки оторвались въ небольшомъ разстояніи отъ ватерлиніи, а на «Волкѣ» бимсы отошли отъ ватервельсовъ.

6) Корветы «Вепрь и «Волкъ» имѣли ходъ подъ парами весьма удовлетворительный: при 45 фунт. пару и тихой погодѣ, онъ доходилъ до 9 узловъ, а при небольшой зыби и 25 ф. пару—отъ 4 до 5 узловъ. Что же касается до «Буйвола», то при самыхъ благопріятныхъ обстоятельствахъ и давленіи пара отъ 45 до 50 фун., ходъ его не превышалъ 6 узловъ; при малой зыби и томъ же давленіи пара, онъ имѣлъ отъ 2 до 3-хъ узловъ, а при значительной зыби совсѣмъ не имѣлъ ходу.

7) Кренъ рѣдко превышалъ 10°, а при розмахахъ доходилъ до 25°.

По отзыву же капитана 1 ранга Лихачева, корветы имѣли хорошія парусныя качества. Идя среднимъ числомъ по 4 и 5 миль въ часъ, въ бейдевиндъ,—въ мѣстахъ, гдѣ можно было выбирать выгоднѣйшіе галсы, дѣлали въ сутки по курсу отъ 40 до 50 миль.

Корветы, и по его замѣчаніямъ, съ особенною легкостію всходятъ на волненіе. При ходѣ подъ всѣми парусами, отъ 6 до 7-ми узловъ, при огромной зыби, не претерпѣвали ни одного удара въ носъ. Бушпритъ ни разу не касался воды.

При жестокомъ шквалѣ, который корветы встрѣтили подъ одними марселями, съ отданными марса-фалами, они ложились до

17°. Не смотря однакожъ на жестокость вѣтра, рангоутъ выдержалъ прекрасно. И только на корветѣ «Рысь» потеряли форъ-стеньгу, а съ нею и обѣ брамъ-стеньги. По случай этотъ, по донесенію коммиссіи, произошелъ отъ сучьевъ и внутренней сухой гнили въ форъ-стеньгѣ.

Донося объ этомъ случаѣ, капитанъ 1 ранга Лихачевъ замѣтилъ, что можетъ быть вообще рангоутъ корветовъ слишкомъ тяжелъ и могъ бы съ выгодою нѣсколько быть уменьшеннымъ.

По флигель-адъютантъ Поповъ не соглашается съ этими предположеніями, приводя къ тому нижеслѣдующіе доводы.

«Однажды, форсируя парусами (брамсели, полные марсели, фокъ и гротъ), я имѣлъ крену $8^1/_4{}^0$. и за тѣмъ никогда уже не случалось мнѣ положить корветы до этого числа градусовъ; смѣю думать, что это не есть признакъ большаго рангоута. Потеря форъ-стеньги на корветѣ «Рысь», независимо отъ причинъ, объясненныхъ коммиссіею, могла быть слѣдствіемъ многихъ сдучайностей и ближе всего доказываетъ излишнюю остойчивость этихъ судовъ, слѣдствіемъ которой боковя качка бываетъ всегда стремительна, а такелажъ и рангоутъ обремѣнены излишне....

«Предсѣдатель Техническаго комитета г. полковникъ Чернявскій настаивалъ на необходимости положить въ эти корветы баластъ, объясняя это тѣмъ, что суда мелко сидятъ, имѣютъ большую артиллерію, и слѣдовательно не могутъ имѣть надлежащей остойчивости; я же съ своей стороны остался при томъ мнѣніи, что надо прежде испытать суда, исполнивъ всѣ требованія чертежа, и что иначе можно исказить, а не улучшить ихъ.... Теперь очевидно, что надо было самый грузъ поднять выше, чему чертежъ судна не только не противорѣчитъ, но что даже требуетъ.»

Къ этому слѣдуетъ прибавить, что боковая качка на корветахъ «Буйволъ» и «Удавъ» особенно велика и стремительна. Въ подзорахъ этихъ корветовъ—какъ въ обшивкѣ, такъ и въ шпангоутахъ—оказалась значительная гнилость.

Что же касается до качества механизмовъ, то по донесенію капитана 1 ранга Винка, они хороши. Котлы же сдѣланы изъ дурныхъ листовъ и дурно заклепаны, неправильно сдѣланными заклепками, которыхъ головки, мѣстами, немного толще листа

бумаги, что и было причиною частой течи во всѣхъ котлахъ.

На корветѣ «Буйволъ» пришлось перемѣнить 86 закленокъ и 7 вертикальныхъ связей, вслѣдствіе течи въ одномъ изъ котловъ.

На корветѣ «Волкъ» перемѣнено въ Тулонѣ по два желѣзныхъ листа подъ огненною поверхностію лѣваго и средняго котловъ. Поперечныя связи подняты выше отъ листовъ, противъ прежняго на $1^1/_2$ дюйма.

Кромѣ того, на корветѣ «Волкъ», при слѣдованіи подъ парами въ Тулонъ, оказалась въ огневой поверхности котла трещина, но не прямо сквозная, а раздѣляющая толщину листа на двѣ части, а огненную поверхость во многихъ мѣстахъ раздуло. При внезапно показавшемся парѣ, обожгло лицо одному кочегару. По осмотрѣ въ Тулонѣ остальныхъ 2 котловъ, оказалось, что и они требовали значительныхъ исправленій, хотя корветъ въ продолженіе всего плаванія не имѣлъ пару болѣе 30 фун., и шелъ среднимъ ходомъ; вода же постоянно держалась прекрасно.

Причиною поврежденія котловъ вольный механикъ въ Тулонѣ полагалъ большое количество соли, заключающейся въ водѣ Средиземнаго моря. На томъ же корветѣ «Волкъ», во всѣхъ трехъ котлахъ дымогарныя трубки были забиты солью, почему, для очищенія ихъ, онѣ въ передней части были срублены и наставлены. Кромѣ того, въ листахъ огненной поверхности была замѣчена сплошная масса соли, толщиною въ $^3/_4$ дюйм. и самые котлы были наполнены солью.

На корветахъ отряда капитана Лихачева было также накопленіе соли въ котлахъ. Въ донесеніи своемъ объ этомъ обстоятельствѣ, онъ между прочимъ говоритъ:

«На отрядѣ имѣли обыкновенно отъ 30 до 40 фун. пару, для того, чтобы продувать чаще котлы. При этомъ давленіи, безъ вѣтра и волненія, имѣли еще до 7 и $7^1/_2$ узловъ ходу, и сжигали гораздо меньше угля. Продувая котлы и при столь слабомъ давленіи, недостаточно, чтобы вполнѣ предохранить отъ осадки соли, и что, по мнѣнію его, предохраненія котловъ нельзя достигнуть иначе, какъ устройствомъ опрѣснительныхъ аппаратовъ и снабженіемъ котловъ прѣсною водою.»

По поводу этихъ предположеній, флигель-адъютантъ Поповъ сообщилъ нижеслѣдующія замѣчанія:

«Да проститъ меня г. Лихачевъ, что я позволяю себѣ привести здѣсь выписку изъ частнаго письма его ко мнѣ изъ Мессины. Польза службы оправдаетъ мою дерзость и внушитъ г. Лихачеву снисхожденіе къ моему поступку». Онъ пишетъ: «Осматривая котлы въ первый разъ въ Шербургѣ и теперь здѣсь, перемѣнъ въ количествѣ осадка не нахожу и, правду сказать, онъ совершенно незначителенъ». Изъ этихъ словъ кажется можно составить положительное заключеніе, что осадка сдѣлалась въ началѣ плаванія, т. е. когда механики мало свыклись съ управленіемъ своими машинами, не могли обратить должнаго вниманія на важный предметъ продуванія котловъ,—тѣмъ болѣе, что плывя въ Балтикѣ и Нѣмецкомъ морѣ, гдѣ вода далеко не такъ солона, какъ въ океанѣ и Средиземномъ морѣ, предметъ этотъ вообще не могъ считаться ими столь важнымъ».....

Относительно машинъ г. Лихачевъ писалъ: «Машины работаютъ исправно, а если и ломались клапаны (снабжающихъ трубъ), то это можетъ быть болѣе отъ неумѣнья уравнять дѣйствія помпъ. Впрочемъ все-таки лучше дать другую форму клапанамъ, напримѣръ, шарообразную».

На это послѣднее предложеніе флигель-адъютантъ Поповъ замѣтилъ, что дубовые корветы имѣютъ уже шарообразные клапаны.

Здѣсь слѣдуетъ замѣтить, что на отрядѣ г. Лихачева, при выходѣ изъ Кронштадта, оказалась убыль воды въ котлахъ, заставившая выгребать огонь изъ печей. По осмотрѣ же, не найдено никакихъ поврежденій, что, по мнѣнію г. Лихачева, происходило отъ неопытности машинной прислуги.

Во время перехода отряда капитана Винка въ Николаевъ, въ машинахъ двухъ корветовъ произошли слѣдующія незначительныя поврежденія:

На корветѣ «Волкъ» лопнуло мѣдное зубчатое колесо, служащее для перевода машины на задній ходъ, и на «Буйволѣ» лопнула подводная рама. Исправленіе этихъ поврежденій произведено на частныхъ заводахъ въ Шербургѣ.

Воевода, Новикъ и Боярин. Построены на Охтѣ, Поручикомъ Иващенко, по подряду съ Кудрявцевымъ, изъ дуба, съ частію сосны и лиственницы. Заложены въ 1855 году, 9

октября, спущены на воду въ 1856 году: «Воевода» 17 іюля, «Новикъ» 10 іюня и «Бояринъ» 21 мая.

Водоизмѣщеніе всѣхъ трехъ корветовъ 885 тоннъ; длина между перпендикулярами 163 ф. 4 д; ширина съ обшивкою 31 ф. 11 д; углубленіе: ахтерштевня 14 ф., форштевня 12 ф. $4^1/_2$ д. Число орудій 11; стоимость каждаго корпуса 123949 р. $19^1/_2$ коп.

Машины и котлы въ 200 силъ, изготовлены весьма удовлетворительно, на галванопластическомъ и литейномъ заводѣ. Но высокаго давленія и по судамъ слабы. Стоимость каждой 50000 руб.

По благонадежности корпуса, корветъ «Новикъ» заслуживалъ лучшей машины, которая и была заказана въ 1861 г., въ Англіи, на заводѣ Гомфрейса, низкаго давленія, въ 160 нарицательныхъ силъ. Стоитъ 71910 руб. 99 коп.

Въ Брестѣ, когда корветъ «Воевода» былъ введенъ въ докъ, французскіе офицеры восхищались образованіемъ его подводной части.

Корветы очень остойчивы: въ свѣжій брамсельный вѣтеръ подъ брамселями, нижними парусами и стакселемъ, имѣли крену 7°. Превосходя длиною болѣе нежели въ $1^1/_2$ раза прежніе бриги, но имѣя парусность весьма близкую къ ихъ парусности, уступаютъ въ лавировкѣ и при прочихъ курсахъ паруснымъ судамъ.

Повороты оверъ-штагъ совершаютъ съ заднимъ ходомъ, при ходѣ не менѣе 3-хъ узловъ, безъ волненія или зыби, при такихъ условіяхъ, лавировку въ узкостяхъ предпринимать нельзя. Капитанъ 1 ранга Кузнецовъ полагаетъ усилить дѣйствіе руля увеличеніемъ площади его и угла положенія на бортъ.

Наибольшій ходъ замѣченъ въ галфиндъ и 9 румбами отъ вѣтра до 12 узловъ, при свѣжемъ брамсельномъ вѣтрѣ. Въ бейдевиндъ, при свѣжемъ вѣтрѣ, клипера имѣютъ преимущество передъ корветами; но при тихихъ, они уступаютъ имъ, равно и на фордевиндъ, когда корветы несутъ лисели съ обѣихъ.

Въ свѣжій брамсельный вѣтеръ подъ брамселями, нижними парусами и топселемъ, они лежа 6 румбовъ отъ вѣтра, имѣютъ $^1/_2$ румба дрейфу, руля $^1/_2$ шлага на вѣтеръ.

При боковой качкѣ, на фордевиндъ, розмахи такъ велики, что ватерпасъ выходитъ изъ дѣленій (40°); корветъ быстро переки-

дывается съ одной стороны на другую, волны изрѣдка вливались съ навѣтренной части кормы и у гротъ-вантъ; но эта качка нисколько не тяжела, по короткости и необремѣнительной артиллеріи. Въ бейдевиндъ, подъ зарифленнымъ гротъ-марселемъ, качка весьма неправильна и безпокойна.

Идя на фордевиндъ 11 узловъ, разрѣзаютъ воду чрезвычайно легко; но рыскаютъ въ сторону. Въ бакштагъ, боковые розмахи относительно были гораздо болѣе, чѣмъ на фордевиндъ.

Корветъ «Воевода», имѣвшій подъ парусами течь, постепенно увеличивающуюся и дошедшую до 2 дюйм. въ часъ, по выходѣ въ Атлантическій океанъ, былъ введенъ въ докъ въ Брестѣ. Течь приписали нѣкоторымъ промахамъ и конопати въ подводной части; но по выходѣ изъ дока, она оказалась въ той же степени, когда погрузили ахтерштевень до $14^1/_2$ Ф., не смотря на тщательное исправленіе всей подводной части. При вторичномъ осмотрѣ въ докѣ, главною причиною течи нашли сквозную диру въ ахтерштевнѣ въ $13^1/_2$ фут. отъ верхней кромки киля.

Кромѣ того были обнаружены слѣдующіе недостатки при постройкѣ корвета:

1) По снятіи обшивки, оказалось, что пропущено нѣсколько диръ; нѣкоторыя изъ нихъ были замазаны замазкой и покрыты смолой и смоленой бумагой; мѣдныя планки, на которыхъ расклепываются болты, а также и ерши, не были проконопачены съ краевъ.

2) Нѣкоторые килевые болты текли.

3) Между килемъ и резенъ-килемъ, во многихъ мѣстахъ, сочилась вода, оттого, что діаметръ нѣкоторыхъ болтовыхъ диръ сдѣланъ болѣе діаметра самыхъ болтовъ.

4) Въ кормовой части нашли фальшивую диру, глубиною почти во всю толщину киля, въ діаметрѣ $^1/_4$ дюйма. Дира эта давала значительную течь.

5) Вообще во всѣхъ корветахъ конопать въ подводной части оказалась слаба; напримѣръ на «Воеводѣ» проходили мѣстами вновь по двѣ пряди.

Корветъ «Новикъ» также постоянно текъ, около 1 дюйма въ часъ.

На «Воеводѣ», при подъемѣ винта, сломалась чека, соединяю-

щая винтъ съ разобщенной муфтой, отчего потребовалось нѣсколько часовъ, чтобы вынуть ея сломанный конецъ. При этомъ случаѣ вышелъ любопытный опытъ относительно того, какъ много теряетъ корветъ ходу подъ парусами, отъ отпущеннаго неразобщеннаго винта.

При полномъ бакштагѣ, «Воевода» несъ всѣ паруса, за исключеніемъ грота и имѣлъ 3 узла ходу. Винтъ оставался въ водѣ, въ горизонтальномъ положеніи. Въ это время остальные два корвета, съ отданными марса-фалами, уходили впередъ. Винтъ, поставленный на «Воеводѣ» вертикально, понудилъ другіе корветы поднять только одни марса-фалы; когда же винтъ былъ поднятъ то корветъ имѣлъ, при тѣхъ же парусахъ и силѣ вѣтра, 6 узловъ ходу.

Начальникъ отряда капитанъ 1 ранга Кузнецовъ и командиры судовъ сдѣлали слѣдующія замѣчанія о недостаткахъ этихъ корветовъ.

1) Ростры должно поднять на столько, чтобы шкафутныя орудія, при отдачѣ, свободно подходили подъ нихъ, что́ и было передѣлано на корветѣ «Бояринъ».

2) Штульцы на «Воеводѣ» и «Бояринѣ» были въ Брестѣ перенесены на верхъ и помѣщены въ кормовой части, для большей опрятности и избѣжанія порчи забортныхъ трубъ.

3) На корветѣ «Бояринъ» сломились 2 стеньги; форъ-стеньга у самаго эзельгофта, гдѣ въ изломѣ было 6 сучьевъ, сходящихся въ срединѣ стеньги; гротъ-стеньга сломалась у драйрепъ-шкива. отъ ослабленія дубовыхъ чиксъ, въ которыхъ были врѣзаны по два шкива на сторонѣ. Форъ-стеньга на корветѣ «Новикъ» получила въ Индѣйскомъ океанѣ большія трещины у шлагтовой диры и у топа. Ея лонгосалинги треснули, отъ давленія брамъ-стеньги; имъ дали толщину 4 дюйма, вмѣсто прежней $3^1/_2$ дюйма.

4) Капитанъ 1 ранга Кузнецовъ убѣдился въ необходимости задрайки снизу щитовъ винтоваго колодца. Имѣвшійся на корветѣ «Бояринъ» щитъ изъ сосновыхъ досокъ былъ выбитъ волненіемъ, и пока вмѣсто него не былъ заведенъ новый, болѣе прочный, вода сильно вкатывалась на палубу.

5) При короткости рангоута и туго вытянутыхъ вантахъ, снъ

лишается той эластичности, какую имѣлъ рангоутъ прежнихъ парусныхъ судовъ и которая необходима на зыби.

6) Въ Брестѣ на корветахъ «Бояринъ» и «Воевода», для облегченія носовой части, были сняты баковыя орудія и помѣщены въ кубрикѣ, впереди гротъ-мачты. Эта мѣра была полезна при килевой качкѣ на большомъ океанскомъ волненіи.

7) По мнѣнію командира корвета «Воевода», капитанъ-лейтенанта Брюммера, на корветахъ можно бы было съ выгодою увеличить парусность.

Машины корветовъ и водоопрѣснительные аппараты дѣйствовали исправно. Такъ какъ плаваніе подъ парами совершалось большею частію во время штилей, то паръ не поднимали выше 35 — 40 ф. и шли среднимъ ходомъ отъ 6 до 7 узловъ, при 60—70 оборотахъ винта. Корветы, имѣя на буксирѣ по одному клиперу, при 40 ф. пару и 65 оборотахъ, шли по $5^1/_2$ узловъ.

Корветъ «Бояринъ», на большой противной зыби, при безвѣтріи, съ огромною килевою и боковою качкою, при 40 ф. пару, имѣлъ ходу до 5 узловъ и машина работала превосходно. Водоопрѣснительные аппараты, при обыкновенной 16 часовой варкѣ пищи, давали 70 ведръ воды, сожигая $13^1/_2$ пуд. угля. Къ сожалѣнію допущенные заводомъ желѣзные винты въ мѣдныхъ аппаратахъ, безпрестанно истреблялись ржавчиною и требовали исправленія судовыми средствами.

Вообще въ машинахъ корветовъ, если и обнаружились нѣкоторые недостатки, то они были весьма незначительные. Такъ, напримѣръ, на корветѣ «Новикъ», по выходѣ изъ Кронштадта, замѣченъ былъ стукъ въ машинѣ. По осмотрѣ же оказалось, что это происходило отъ тяги (connectingrod), у которой подшипникъ внутри цилиндра былъ худо пригнанъ.

Вопреки мнѣнія, будто-бы котлы корветовъ не годятся на волненіи, управленіе ими не представляло ни малѣйшаго затрудненія, несмотря на то, что сверхъ большой килевой качки, въ буквальномъ смыслѣ корветы *валяло* съ боку на бокъ.

Главныя поврежденія въ котлахъ были всегда въ дымогарныхъ и питательныхъ трубкахъ. На переходѣ въ Копенгагенъ, на корветѣ «Бояринъ» значительно потекли дымогарныя трубки,

такъ что пришлось перемѣнить 43 изъ нихъ и почти всѣ подчеканить. На «Бояринѣ» было вставлено 40 дымогарныхъ трубокъ.

Въ паровое плаваніе, капитанъ Кузнецовъ испыталъ большую пользу отъ уничтоженія коническаго клапана въ трубѣ мятаго пара, оставивъ его для сравненія только на корветѣ «Новикъ». Результаты этой мѣры превзошли ожиданіе: тяга нисколько не измѣнилась, а шумъ уменьшился до того, что команда съ помоста явственно слышна была на бакѣ.

Для опредѣленія степени солености воды въ паровыхъ котлахъ, сдѣланы для каждаго судна, по особому заказу, ареометры, показывающіе прямо процентное содержаніе солей въ водѣ и степень насыщенія, при которой должно продувать котлы.

На «Бояринѣ» былъ исправленъ приводъ для разобщенія винта, отлитыми вновь чугунными стойками, въ которыя упирались разобщительные винты. Первоначально эти стойки были сдѣланы очень тонки и ломались на всѣхъ трехъ корветахъ.

По замѣчанію французскихъ инженеровъ, машины, по величинѣ корветовъ, малосильны.

Новая машина на «Новикѣ», съ своими огромными котлами, истребляя угля гораздо болѣе, чѣмъ обѣщалъ заводчикъ—вмѣсто 20 тоннъ въ сутки,—сжигала почти до 30 и не поднимала паровъ выше 12 фунтовъ.

Рында и **Гридень**. Построены на Охтѣ, поручикомъ Иващенко, по подряду съ Кудрявцевымъ, изъ дуба, съ частію сосны и лиственницы. Заложены 9 октября 1855 г. Спущены на воду: «Рында» 21 іюля 1856, а «Гридень» 7 іюля 1856 г.

Размѣры и водоизмѣщеніе этихъ двухъ корветовъ тѣ же, что «Воеводы», «Новика» и «Боярина». Стоимость корпуса каждаго 123949 руб. 19½ коп.

Машины и котлы въ 200 силъ, высокаго давленія, изготовлены на гальванопластическомъ и литейномъ заводѣ. Стоимость каждой 50000 руб.

По благонадежности корпуса, въ 1860 году, заказана для «Рынды» въ Англіи, на заводѣ Гомфрейса, другая машина низкаго давленія въ 160 силъ, которая стоитъ 71910 руб. 99 коп. Въ 1864 году, на «Гриднѣ» также поставленъ новый механизмъ въ 160 силъ, стоимость котораго 73179 руб.

Капитанъ 1 ранга Поповъ нашелъ необходимымъ сшить для корветовъ гротъ-стень-стаксель и брамъ-стаксели. Хотя штатомъ положены брамъ и бомъ-брамъ-стаксели и основываясь на томъ, что корветы эти, какъ вынтовые, имѣютъ сравнительно бо́льшую длину, противъ судовъ, размѣры которыхъ приняты въ штатѣ, и слѣдовательно большій разносъ между мачтами,—онъ предпочелъ стень-стаксели, бомъ-брамъ-станселямъ, тѣмъ болѣе, что первые можно нести при болѣе крѣпкихъ вѣтрахъ.

На корветѣ «Гридень», въ 1862 году, когда онъ шелъ полный бакштагъ, переломился лѣвый стеньговый лонго-салингъ, а вслѣдъ затѣмъ треснулъ и правый. Причину перелома слѣдуетъ отнести къ тому, что лонго-салинги тонки, что́ было замѣчено и капитаномъ 1 ранга Кузнецовымъ на первомъ отрядѣ корветовъ, и кромѣ того, они снабжены излишнимъ желѣзнымъ крѣпленіемъ, тѣмъ болѣе, что дерево сломившагося лонго-салинга совершенно здоровое и хорошее.

На томъ же корветѣ, при обратномъ слѣдованіи въ Кронштадтъ, безпрестанно рвались паруса. Въ Шанхаѣ сдѣланы были новые только четыре паруса, взамѣнъ уже совершенно негодныхъ; остальные же оставлены старые, расчитывая на попутные вѣтра. Между тѣмъ на починку ихъ издержано, въ теченіе года, 4300 аршинъ парусины, что́, по цѣнамъ въ Шанхаѣ, составитъ 1400 рублей.

Въ октябрѣ 1861 года, на корветѣ «Гридень», при тягѣ бизань-вантъ, оказалось, что мачта опустилась около $1^1/_2$ дюйма, кромѣ того, что самый степсъ сѣлъ и началъ переламываться. Приподнявши бизань-мачту, по изготовленіи новаго степса, поставили его на мѣсто, а какъ кормовой бимсъ степса оказался значительно испорченнымъ гнилью, а старый степсъ совершенно гнилой, то подъ новый, возлѣ бимса, поставили двѣ кницы.

17 марта 1862 года, на корветѣ «Рында», во время большихъ экваторіальныхъ жаровъ, замѣтили, что косвенныя трещины на гротъ-мачтѣ значительно разширились. Непрочность мачты была замѣчена еще въ Кронштадтѣ, при обдѣлкѣ ея, о чемъ и было донесено своевременно. Обстоятельство это заставило наложить на нее шкалы; но не смотря и на эту предосторожность, 17 апрѣля, при маловѣтріи и большой зыби, гротъ-мачта надломи-

лась, ниже бугеля отъ путенсъ-вантъ. По приходѣ на мысъ Доброй Надежды, по совершенной негодности мачты, она была замѣнена новою.

При всѣхъ прекрасныхъ качествахъ корветовъ, плотничныя, брызгасныя и столярныя работы оказались слишкомъ не отчетливы. На корветахъ стулья развалились, диваны летали съ одной стороны на другую, переборки вываливались, всѣ болты и иллюминаторы текли.

Флигель-адъютантъ Поповъ говоритъ, что машины на корветахъ такъ слабы, что только при совершенномъ штилѣ и маловѣтріи, даютъ порядочные результаты. Наибольшею этому виною котлы и въ особенности желѣзныя трубки, которыя ежеминутно лопались. Паръ въ котлахъ невозможно держать выше 30 фунтовъ; жгутъ они угля много, а мѣста для помѣщенія его мало, такъ что почти въ каждомъ портѣ приходится покупать топливо. Результаты же пользы слѣдующіе: «Рында» съ оставленіемъ Кронштадта сжегъ угля 63500 пуд.; былъ подъ парами 1070 часовъ и въ это время сдѣлано 4940 миль, т. е. имѣлъ среднюю скорость въ часъ 4,6 миль, а слѣдовательно для каждой мили издержано 12 пудъ 35 фунтовъ угля.

Въ 1866 г., на корветѣ «Гридень» сдѣлана первая проба уменьшенныхъ котловъ, которые бы не выходили на кубрикъ. Хотя просторъ на кубрикѣ играетъ важную роль, но принимая во вниманіе бо́льшую паровмѣстительность, которая на одинъ узелъ увеличила ходъ другихъ корветовъ, съ подобною же машиною,—становится труднымъ сдѣлать заключеніе что́ важнѣе? Средній ходъ корвета оказался, при штилѣ, отъ 6 до $6^1/_2$ узловъ, въ то время, какъ «Рында и «Новикъ» шли больше 7.

Камбузы же оказались хороши. Кромѣ того, во все время плаванія никогда не употребляли другой воды, кромѣ опрѣсненной, при чемъ огонь подъ камбузами держался не долѣе того, сколько было необходимо для варки пищи.

Баянъ. Построенъ во Франціи, по контракту съ гг. Колла и К°, изъ французскаго дуба, тика, краснаго дерева и желѣза, по системѣ Армана. Спущенъ на воду въ 1857 году.

Водоизмѣщеніе 1969 тоннъ; длина между перпендикулярами

216 ф. 5½ д.; ширина съ обшивкою 36 ф.; углубленіе ахтерштевня 18 ф. 2½ д., форштевня 16 ф. 6¾ д. Число орудій 16. Стоимость корпуса 280864 р. 81 коп.

Машина въ 300 силъ, низкаго давленія, изготовлена въ Крезо, на заводѣ Шнейдера. Дѣйствовала хорошо. Стоимость ея 144952 р. 95 коп.

Корветъ этотъ выказалъ отличныя морскія качества. При крѣпкомъ вѣтрѣ и громадномъ волненіи, идя подъ стакселями, онъ имѣлъ до 5 узловъ ходу. Качка была хотя и сильная, но плавная; розмахи на навѣтренную сторону доходили до 18°, а на подвѣтренную до 34°. Но переходы совершались такъ плавно, что не представлялось надобности протягивать леера.

Постройка корвета неособенно тщательна. Съ самаго выхода изъ Кронштадта не прекращалась течь и даже въ послѣднее время увеличивалась, такъ что, по приказанію Его Императорскаго Высочества Генералъ-Адмирала, онъ былъ введенъ въ докъ въ Неаполѣ.

Въ 1858 г., на Пульякскомъ рейдѣ (въ 30 миляхъ отъ Бордо), на немъ произведены были слѣдующія исправленія: поставлено 6 желѣзныхъ пиллерсовъ—кругомъ машиннаго люка, въ жилой палубѣ; въ машинномъ отдѣленіи, по сторонамъ вала, положено 6 желѣзныхъ полосъ, скрѣпляющихъ кильсонъ съ палубою; поставлено въ сходномъ капитанскомъ люкѣ два и около колодца четыре деревянныхъ, а въ капитанской каютѣ два желѣзныхъ пиллерса.

Желѣзные ридерсы по лимбербортамъ не были просверлены, такъ что вода, застаиваясь въ трюмѣ, заражала воздухъ. Уничтоживъ этотъ недостатокъ, устроили въ форъ-люкѣ мѣста для запаснаго винта.

Медвѣдь. Построенъ въ Архангельскѣ полковникомъ Карповскимъ, по подряду съ Кудрявцевымъ, изъ сосны съ частію лиственницы и дуба. Заложенъ 9 октября 1855 г. Спущенъ на воду 18 іюня 1856 г. Стоимость корпуса 101636 р. 11¾ к.

Размѣры: длина между перпендикулярами 163 ф. 11 д., ширина съ обшивкою 31 ф. 11 д.; углубленіе: ахтерштевня 14 ф.,

форштевня 12 ф. 4½ д. Водоизмѣщеніе 885 тоннъ. Число орудій 11.

Машина изготовлена на заводѣ Нобеля, высокаго давленія, въ 200 силъ, весьма удовлетворительна; но по судну слаба. Котлы требовали частыхъ исправленій. Стоимость машины 50000 р.

Корветъ «Медвѣдь», во время свѣжаго вѣтра, держится превосходно. Капитанъ-лейтенантъ Чебышевъ говоритъ, что корветъ любитъ большіе паруса, чему, при его остойчивости легко удовлетворять; хорошо всходитъ на зыбь; боковая качка вполнѣ спокойна; ударовъ никакихъ нѣтъ; руль тоже постоянно носитъ прямо. При хорошемъ ходѣ, подъ брамселями, не поворачивалъ оверштагъ, при бывшемъ на немъ неподъемномъ винтѣ.

При весьма свѣжемъ рифъ-марсельномъ вѣтрѣ и чрезвычайно высокой зыби, корветъ въ полвѣтра, имѣя марсели въ три рифа, фокъ, гротъ, трисель и бизань, имѣлъ отъ 10 до 11 узловъ ходу, не смотря на то, что подводная часть судна сильно обросла травою и мелкой ракушкой, и вообще пинковая обшивка корвета отслужила свой вѣкъ.

Рангоутъ выдерживалъ зыбь превосходно.

Котлы корвета приходилось починять почти во всякомъ портѣ. По осмотрѣ ихъ въ Шербургѣ, оказалось, что въ обѣихъ лѣвыхъ топкахъ и въ одной правой необходимо сдѣлать вырубки, вмѣсто которыхъ вставить новые листы, потолще бывшихъ. При этихъ работахъ, Шербургскій портовый инженеръ-механикъ замѣтилъ, что связи между топками сдѣланы заклепныя, что шляпки на нихъ малы и нѣкоторыя изъ нихъ сдали; что подобныя длинныя связи слѣдуетъ дѣлать нарѣзныя, на гайкахъ, и кромѣ того самыя топки слѣдовало бы сдѣлать толще, потому что на нихъ, какъ на болѣе разогрѣтую часть, паръ дѣйствуетъ разрушительнѣе, чѣмъ на остальную часть котловъ.

Командиръ корвета капитанъ-лейтенантъ Чебышевъ находитъ необходимымъ, чтобы на подобнаго рода котлахъ была увеличена нагрѣвательная поверхность или уменьшены самые котлы, при настоящихъ обстоятельствахъ. На корветѣ «Медвѣдь» разводили паръ 3 часа и на ходу не могли поднять его болѣе 50 фунтовъ; большею же частію корветъ ходилъ при 35 и 40 фунт.,

тогда какъ предполагалось возможнымъ, въ случаѣ надобности, подымать паръ до 75 фунтовъ.

Разстояніе между топкой и переборкой для воды слишкомъ мало (менѣе $^1/_2$ дюйм.), черезъ что шевъ топокъ, недовольно охлаждаясь водой, нагрѣвался.

По приходѣ корвета въ Константинополь, поврежденія котловъ были уже таковы, что не могли исправить ихъ своими средствами, а наняли мастера за 2000 руб.

Корпусъ построенъ довольно крѣпко, но только изъ сосны. Машина слаба по судну, хотя и хорошо сдѣлана.

Волъ. Построенъ въ Архангельскѣ, подполковникомъ Карповскимъ, по подряду съ Кудрявцевымъ, изъ сосны съ частію лиственницы и дуба. Заложенъ 9 октября 1855; спущенъ на воду 18 іюля 1856 года. Стоимость корпуса 101636 р. $13^3/_4$ коп.

Размѣры: длина между перпендикулярами 163 ф. 14 д.; ширина съ обшивкою 31 ф. 11 д.; углубленіе: ахтерштевня 14 ф. форштевня 12 ф. $4^1/_2$ д. Водоизмѣщеніе 885 тоннъ. Число орудій 11.

Машина высокаго давленія, въ 200 силъ, изготовлена на заводѣ Нобеля; весьма удовлетворительна, но по судну слаба. Котлы требовали частыхъ исправленій. Стоимость машины 50000 р.

Въ штормы корветъ выказалъ свои хорошія морскія качества, какъ штормоваго судна; качка была довольно плавная и, не смотря на огромное волненіе, палуба была постоянно суха. Неподъемный 4-перый винтъ сильно буровилъ въ водѣ, потому что, будучи разобщенъ съ машиною, подъ парусами начиналъ вертѣться только при 5 узлахъ ходу,—вслѣдствіе этого, дрейфъ корвета несравненно болѣе, чѣмъ на обыкновенныхъ парусныхъ судахъ. Даже, при 5 узлахъ ходу, безъ большой волны, дрейфъ доходилъ до $1^3/_4$ R. Все время лавировки, форсировали парусами, но мало выигрывали, имѣя между поворотами 14 румбовъ.

Довольно крѣпко и прочно построенъ; но какъ онъ изъ сосны, то недолговѣченъ.

Посадникъ. Построенъ на Охтѣ, поручикомъ Иващенко, по подряду съ Кудрявцевымъ, изъ дуба, съ частію сосны и лиственницы. Заложенъ 9 октября 1855 г. Спущенъ на воду 1 іюля 1856 г.

Водоизмѣщеніе 885 тоннъ; длина между перпендикулярами 163 ф. 4 д., ширина съ обшивкою 31 ф. 11 д.; углубленіе ахтерштевня 14 ф., фор-штевня 12 фут. 4½ д. Число орудій 11. Стоимость корпуса 123949 р. 19½ коп.

Машина въ 200 силъ и котлы, изготовлены весьма удовлетворительно, на гальванопластическомъ и литейномъ заводѣ за 50000 шуб., но высокаго давленія и по судну слаба.

Корветъ «Посадникъ», въ 1859 г., выдержавъ двухъ-дневный штормъ въ Бискайской губѣ, подвергался жестокому неправильному волненію. Бывали розмахи болѣе 40°. Нестолько сила вѣтра, сколько эти розмахи выгоняли корветъ изъ парусовъ; волны подымались до половины мачты; катеръ на подвѣтренныхъ бокацахъ тогда чертилъ по водѣ; но ни одной почти брызги, ни одного удара не видали. Съ поразительною легкостію корветъ подымался на высоту валовъ. Имѣя съ выхода изъ Кронштадта до параллели 35° Атлантическаго океана, постоянно бурныя погоды, корветъ всегда несъ рифленные марсели, но на немъ не только что ничего не рвалось и не ломалось, но даже ничто не дало ни малѣйшаго движенія.

Капитанъ-лейтенантъ Бирюлевъ, описывая штормъ 21 марта 1860 г., между прочимъ говоритъ: «Не вѣря въ возможность обстоятельствъ, которыя бы могли принудить наши истинно штормовые корветы привести съ попутнаго вѣтра, я медлилъ приводить,—но вкатившаяся волна съ навѣтреннаго борта, принудила привести въ бейдевиндъ. Корветъ легко подымался на горы волнъ».

Въ 1862 году въ Хакодате, на корветѣ пришлось перемѣнить сгнившіе пяртнерсы у всѣхъ мачтъ, степсъ у бизань-мачты и палубныя доски.

Машина, высокаго давленія, была слаба. Въ 1864 г. поставленъ новый механизмъ.

Калевала. Построенъ вольнымъ инженеромъ Юргенсомъ, въ Финляндіи, на Абовской купеческой верфи, изъ сосны, съ

частію дуба и ели. Заложенъ 10 іюля 1856 г., спущенъ 20-го іюня 1858 г.

Длина между перпендикулярами 166 ф.; ширина съ обшивкою 38 ф. 8 д., углубленіе: ахтерштевень 15 ф. 6 д., форштевень 14 ф. Водоизмѣщеніе 1290 тонъ. Стоимость корпуса 239803 руб. Число орудій 15.

Машина въ 250 силъ, изготовлена въ 1858 году, въ Финляндіи, на заводѣ Ковія и К° въ Або. Низкаго давленія, дѣйствовала удовлетворительно. Стоимость механизма 103000 руб.

Корветъ «Калевала» построенъ очень прочно; внутреннее размѣщеніе, улучшенное подъ руководствомъ флигель-адъютанта Попова, дозволяло взять большіе запасы провизіи, при просторномъ размѣщеніи людей въ жилой палубѣ.

Вода въ трюмѣ, во время штормовъ, набиралась въ сутки до 6 дюйм. На палубу волненіе не попадало, и если бы не сильные удары въ кормовой подзоръ, то можно бы было сказать, что корветъ «Калевала» совершенно покойное судно въ штормъ. Послѣдній недостатокъ весьма часто удавалось облегчать, разомъ прибавляя руля подъ вѣтеръ, предъ каждой большой волной.

Корветъ въ бейдевиндъ шелъ хорошо; кренъ не превышалъ 6°, не смотря на то, что, при порывахъ, имѣли $10^1/_2$ узловъ ходу; постоянный же кренъ былъ $3^1/_2{}^0$. Корветъ обладаетъ остойчивостію въ высшей степени и потому большіе паруса онъ несъ всегда легко.

Наибольшая скорость, до которой достигалъ корветъ подъ парусами была 12 узловъ, а изрѣдка даже болѣе. Лучшій ходъ его на фордевиндъ, подъ марселями въ 2 рифа и фокомъ — 11 узловъ. Корветъ несетъ большую парусность на весьма высокомъ рангоутѣ; такъ напримѣръ, мачты «Калевалы» на 10 футъ выше мачтъ Амурскихъ корветовъ; не смотря на это, рангоутъ устанавливается весьма прочно. «Можетъ быть, — говоритъ капитанъ-лейтенантъ Давыдовъ,—что при болѣе острой образованіи носовой части корвета и при большей его длинѣ, со всѣми тѣми же остальными элементами — результаты плаванія были бы еще лучше».

При большомъ ходѣ, корма сильно дрожала и какъ бы подпрыгивала. Корветъ лишенъ возможности съ выгодою лавировать,

потому что двойныя марса-реи не допускали крутой брасопки, а недостаточная длина судна, при данной ему ширинѣ, дѣлала дрейфъ его очень ощутительнымъ.

Наливная забортная труба холодильника безпокоила на большомъ волненіи и ходѣ; она 18 дюйм. въ діаметрѣ и при томъ, вмѣсто мѣди, отлита изъ чугуна. Обыкновенно ее закрывали клапономъ снаружи на стержнѣ, поперечникъ котораго вращался на двухъ подшипникахъ, укрѣпленныхъ въ бортѣ. Заводить такой клапанъ весьма трудно и даже совершенно невозможно на волненіи; кромѣ того онъ не представлялъ еще совершеннаго обезпеченія и могъ быть оторванъ, при большемъ ходѣ и волненіи.

Въ 1860 г., бортовые иллюминаторы оказались совершенно негодными—они текли и одинъ вышибло волной. Ихъ замѣнили въ Англіи другими.

Черезъ годъ по выходѣ изъ Кронштадта, паруса и такелажъ корвета замѣтно обносились, не выдерживали силы вѣтра и безпрестанно рвались.

Машина корвета, во время кругосвѣтнаго плаванія, находилась въ совершенной исправности; при переходѣ штилевыхъ полосъ, она доставляла, съ 50 оборотами, 7 узловъ; съ 60 обор. 8 и съ 83 обор. 10 узловъ. Котлы были также исправны.

Опрѣснительный аппаратъ дѣйствовалъ очень хорошо; онъ доставлялъ 80 ведеръ воды въ сутки.

Соколъ. Построенъ подполковникомъ Акимовымъ въ Николаевѣ, по подряду съ купцомъ Рафаловичемъ, изъ дуба съ частію сосны. Заложенъ 29 октября 1857 г. Спущенъ на воду въ 1858 г., 30 августа.

Длина между перпендикулярами 164 ф., ширина 32 ф. 4 д.; углубленіе: ахтерштевня 14 ф. 4 д., форштевня 14 ф. Водоизмѣщеніе 1016 т. Число орудій 9. Стоимость корпуса 253577 руб. 44 коп.

Механизмъ изготовленъ въ Англіи, на заводѣ Модзлей, Фильдъ и К°. Машина въ 220 силъ, высокаго давленія, стоитъ 104431 руб. $73^3/_4$ коп. Механизмъ и котлы хороши.

Руля слушаетъ хорошо; оверъ-штагъ поворачиваетъ отлично.

На фордевиндъ, при большихъ парусахъ, весьма сильно рыщетъ.

Богатырь. Построенъ штабсъ-капитаномъ Коршиковымъ, въ С.-Петербургѣ, въ Новомъ Адмиралтействѣ, по подряду съ Кудрявцевымъ, изъ дуба съ частію лиственницы и сосны. Заложенъ 15 апрѣля 1859 года; спущенъ на воду 6 сентября 1860 года.

Длина между перпендикулярами 220 ф., ширина съ обшивкою 39 ф. 4 д., углубленіе: ахтерштевня 19 ф. 3 д.; форштевня 17 ф. 3 д. Водоизмѣщеніе 2155 тоннъ. Стоимость 347102 р. 50½ коп. Число орудій 17.

Машина въ 360 силъ, изготовлена въ 1860 г., въ С.-Петербургѣ, на заводѣ Берда. Низкаго давленія. Стоимость ея 192124 руб. 47 коп.

На значительной зыби, корветъ «Богатырь» достаточно остойчивъ; любитъ большой диферентъ. Морскія качества прекрасныя: 13 и 14 узловъ—ходъ обыкновенный подъ парусами. Обводы подводной его части убѣждаютъ всякаго въ его ходкости. Ходитъ въ бейдевиндъ очень круто. Рангоутъ низокъ.

Главнѣйшій недостатокъ и почти единственный—это клюзы въ жилой палубѣ; которые такъ велики и низки, что нѣтъ возможности на открытомъ рейдѣ, при самой умѣренной зыби, стоять на якорѣ безъ клюзъ-саковъ.

Камбузъ не имѣетъ хорошей тяги. По причинѣ открывшейся течи, корветъ, 17 іюля 1862 г., былъ введенъ въ докъ въ Абердинѣ. По вынутіи дейдвудной трубы, въ ней оказались дыры, оставшіеся послѣ отливки, залитыя просто свинцомъ; нѣкоторыя изъ этихъ задѣлокъ вывалились сами, остальныя же высверлили и замѣнили мѣдными. Открывшіяся въ трубѣ пять дыръ давали 5 дюйм. воды въ часъ. Трубы эти отливались на заводѣ Берда.

Въ 1863 г., расшатался желѣзный рудеръ-постъ. Хлѣбопекарная печь оказалась тоже негодною къ употребленію, потому что въ ней небыло сдѣлано горловинъ, для очищенія осадковъ соли, и, наконецъ, сломался валъ гребнаго винта. Валъ ломался три раза. Первый разъ исправляли его въ Шанхаѣ, второй въ С.-Франциско и третій въ Николаевскѣ. Машина хороша.

Варягъ. Строился въ Финляндіи, на Улеаборской верфи, изъ дуба и горной сосны. Заложенъ 6 декабря 1860 г.; спущенъ на воду 1 іюня 1862 г.

Длина между перпендикулярами 222 ф., ширина съ обшивкою 39 ф. 8 д., углубленіе: ахтерштевня 19 ф. 3 д., форштевня 17 ф. 3 д. Водоизмѣщеніе 2156 тоннъ. Число орудій 17. Стоимость корпуса 400166 р. 41 3/4 коп.

Машина въ 360 силъ, взята съ фрегата «Полканъ». Котлы изготовлены новые, на Кронштадтскомъ пароходномъ заводѣ. Стоимость механизма 165119 р. 73 коп.

Стоимость исправленія ея и изготовленія новыхъ котловъ 127706 руб. 10 1/4 коп. Машина дѣйствуетъ удовлетворительно и даетъ 10 узловъ ходу.

Во время выдержанныхъ урагана и нѣсколькихъ штормовъ, корветъ «Варягъ» выказалъ себя прекраснымъ морскимъ судномъ. Держался хорошо, качку имѣлъ плавную и спокойную. Постройка судна необыкновенна прочна и аккуратна. Рангоутъ сдѣланъ также хорошо, прочно и изъ весьма хорошаго лѣсу. Но передняя парусность корвета мала; при ходѣ 6 — 7 узловъ, корветъ не могъ носить бизани, даже въ бейдевиндъ, и имѣлъ постоянно много руля на вѣтрѣ.

Кромѣ того, на корветѣ замѣчены, въ 1863 г., слѣдующіе недостатки:

1) Помѣщеніе опрѣснительныхъ аппаратовъ около входа въ крюйтъ-камеру неудобно, потому что воздухъ въ отдѣленіи водянаго трюма почти всегда сырой и, конечно, проходитъ въ крюйтъ-камеру.

2) Помѣщеніе камбуза впереди дымовой трубы — неудобно, потому что паровая труба отъ камбуза и хлѣбопекарни проходитъ къ опрѣснительнымъ аппаратамъ, чрезъ отдѣленіе морской провизіи, гдѣ разгорячаетъ воздухъ и способствуетъ порчѣ солонины.

3) Паруса сшиты пузовато.

4) Рангоутъ очень тонокъ, въ особенности брамъ-стеньги; они часто гнулись въ лучекъ и заставляли убирать брамъ-стаксели и бомъ-брамсели, которые можно бы было нести при болѣе толстомъ рангоутѣ.

5) Если бы корветъ былъ на одинъ футъ шире, то много выигралъ бы относительно отката орудій у ростеръ, и помѣщенія угля.

6) Стекла въ свѣтломъ машинномъ люкѣ тонки—разбивались отъ пальбы даже безъ ядеръ.

7) Килевой кингстоновый клапанъ разсольнаго прибора устроенъ весьма неудобно. По мнѣнію капитанъ-лейтенанта Лунда, удобнѣе было бы установлять этотъ клапанъ не у киля, а только нѣсколько ниже ватеръ-линіи, тогда, при продуваніи паровыхъ котловъ, не дѣйствовало бы на него такъ сильно давленіе забортной воды и, при незначительномъ кренѣ судна, легко было бы исправлять поврежденія. Коробка съ клапаномъ для трубы излишней воды изъ теплаго ящика, соединена съ бортомъ и этою трубою—просто на флянцахъ и не можетъ имѣть никакого движенія; но замѣчено, что, отъ сильной качки, подобное соединеніе ослабѣваетъ и попадается вода. А потому капитанъ-лейтенантъ Лундъ находилъ полезнымъ имѣть для соединенія этой коробки съ трубою, вмѣсто флянца, подвижное соединеніе коробки у борта.

Въ паровыхъ котлахъ, изготовленныхъ на Кронштадтскомъ заводѣ, предохранительные клапаны устроены внутри котла. Частый осмотръ и исправленіе этихъ клапановъ весьма затруднительно, а потому капитанъ-лейтенантъ Лундъ полагаетъ, что для судовъ, предназначенныхъ плавать океаномъ, было бы гораздо удобнѣе устраивать предохранительные клапаны снаружи (сбоку или сверху) котловъ, въ отдѣльномъ чугунномъ ящикѣ.

Витязь. Построенъ въ Финляндіи, на Біернеборгской верфи, на островѣ Рефсъ-э, изъ дуба и сосны. Заложенъ 23 августа 1861 года. Спущенъ на воду въ 1862 году, 24 іюля.

Размѣры и водоизмѣщеніе тѣ же, что и на «Варягѣ». Стоимость корпуса 399091 руб. $27^3/_4$ коп.

Механизмъ въ 360 силъ, низкаго давленія, общества Кокериль въ Бельгіи. Винтъ 2-хъ лопастный. Машина хороша, даетъ 11 узловъ ходу.

Во время штормовъ, корветъ вполнѣ выказалъ свою прочную постройку и вооруженіе, ибо поврежденій не имѣлъ никакихъ, хотя, къ сожалѣнію, онъ имѣлъ слишкомъ стремительную качку, и сильно билъ кормою.

При снятіи съ якоря, въ 1867 году, съ Копенгагенскаго рейда, сломался на корветѣ нижній шпиль, и именно лопнулъ по діаметру верхній кругъ палгеда, только что вновь отлитый на Кронштадтскомъ пароходномъ заводѣ. Въ Шербургѣ былъ сдѣланъ новый шпиль.

Въ 1864 году, когда корветъ стоялъ въ Ливорно, при штормѣ, у навѣтренной кормовой цѣпи лопуло 4 стопора и 4 найтова, взятые кругомъ гротъ и бизань-мачты, и свернуло два стень-вынтренные обуха въ палубѣ, за которые были заложены канатные стопора. Случай этотъ, по мнѣнію капитана 2 ранга Кремера, указываетъ на необходимость имѣть канатные битеньги на верхней палубѣ, для крѣпленія кормовыхъ швартововъ и цѣпей, такъ какъ весьма часто приходится выдерживать крѣпіе вѣтра на швартовахъ въ портахъ Средиземнаго моря.

Клюзы на корветѣ устроены такъ низко, что когда якорь поднятъ до клюза, то штокъ едва выходитъ изъ воды и, слѣдовательно, нѣтъ возможности узнать, что̀ находится на лапахъ.

Реи брасопились на корветѣ дурно и, при лучшихъ обстоятельствахъ, бывало между поворатами 14 румбовъ.

Аскольдъ. Построенъ на Охтенской верфи, изъ курляндскаго и прусскаго дуба, тика, краснаго дерева, лиственницы и сосны, съ подряда съ Кудрявцевымъ. Заложенъ 6 октября 1862 года. Спущенъ на воду 15 октября 1863 г. Строитель штабсъ-капитанъ Шведе.

Водоизмѣщеніе 2156 тоннъ. Длина между перпендикулярами 225 ф., ширина съ обшивкою 39 ф. 8 д., углубленіе: ахтерштевня 19 ф. 3 д., форштевня 17 ф. 3 д. Число орудій 17. Стоимость корпуса 412606 руб. 70½ коп.

Машина съ фрегата «Аскольдъ». Стоимость ея 145800 руб. Стоимость исправленія 15000 руб. Даетъ до 11 узловъ ходу.

Боковая качка значительна; розмахи доходили до 25°, но качка весьма плавная; всходитъ и опускается на волну весьма спокойно, безъ ударовъ въ носъ или подзоръ. Ходъ корвета и качества, подъ парусами, въ бейдевиндъ, очень удовлетворительны: такъ, при брамсельномъ вѣтрѣ, имѣя полные марсели и брамсели, шли до 8 узловъ, 5-ю румбами отъ вѣтра. Поворотъ

оверъ штагъ совершается отъ 3 до 4 минутъ Руль съ $^1/_4$ шлага на вѣтрѣ, но по мѣрѣ увеличиванія хода, доходилъ до $^1/_2$ и даже $^3/_4$ шлага, и потому, несмотря на то, что имѣли диферентъ 2 ф. 8 д., старались облегчить носъ еще болѣе. Килевая качка небольшая и плавная, и хотя на большомъ волненіи мартинъгикъ уходилъ въ воду, но даже и брызги отъ волнъ рѣдко попадали на палубу.

При дѣйствіи машины, во время штиля, при двухъ котлахъ, ходъ доходилъ до 6 узловъ. Прѣсной воды, въ 24 часа дѣйствія машины, опрѣснялось 750 ведеръ, при чемъ угля издерживалось 55 пудъ въ часъ, т. е. немного болѣе половины положенія дѣйствія машины при четырехъ котлахъ. Опрѣсненіе воды камбузомъ шло не быстро—въ часъ $4^3/_4$ ведра.

V. Клипера.

Джигитъ, **Пластунъ** и **Стрѣлокъ**. Построены въ Архангельскѣ, казенными средствами, изъ лиственницы съ частію дуба и сосны, «Пластунъ» поручикомъ Василевскимъ, а «Джигитъ» и «Стрѣлокъ» штабсъ-капитаномъ Митрофановымъ. Заложены 5 января 1856 года, спущены на воду въ 1856 году: «Джигитъ» 23 іюня, «Пластунъ» 14 іюля и «Стрѣлокъ» 20 іюня.

Длина между перпендикулярами 152 ф., ширина съ обшивкою 29 ф. 10 д., углубленіе: ахтерштевня 12 ф. 11 д., форштевня 10 ф. 11 д. Водоизмѣщеніе 615 тоннъ. Стоимость корпуса каждаго 63980 руб. 40 коп. Число орудій 6.

Машины въ 150 силъ, высокаго давленія, изготовлялись на Пжорскихъ заводахъ, и каждая обошлась по 40000 руб. Машины довольно удовлетворительны, но котлы ненадежны и весьма недолговѣчны.

Во всѣхъ портахъ, иностранные офицеры любовались наружнымъ видомъ клиперовъ.

Клипера очень остойчивы. Въ бейдевиндъ, при свѣжемъ вѣтрѣ, они имѣютъ преимущество противу корветовъ; но при тихихъ уступаютъ имъ, равно и на фордевиндъ, когда корветы несутъ лисели съ обѣихъ.

Въ свѣжій брамсельный вѣтеръ, они лежатъ 5 румб. отъ вѣтра, но имѣютъ руля около 1½ шлага на вѣтрѣ. Капитанъ 1 ранга Кузнецовъ говоритъ: «что это требуетъ уменьшенія задней парусности. Бомъ-брамсели по своей ничтожной величинѣ и безобразной фигурѣ совершенно безполезны; уничтоженіе ихъ и увеличеніе форъ-марселя, также прибавка на фордевиндъ треугольныхъ унтер-лиселей дастъ полезные результаты. По своей большой длинѣ относительно ширины, они не подвержены при фордевиндѣ рыскливости на громадномъ волненіи и ходѣ до 11 узловъ».

Клипера свободно разрѣзаютъ воду, не претерпѣваютъ ударовъ въ носовую часть и на волненіе восходятъ легко. И только въ Индѣйскомъ океанѣ, при измѣнившемся вѣтрѣ, когда курсъ былъ взятъ противу огромной зыби, тогда клипера черпали носомъ. На фордевиндъ, при большомъ волненіи, черпаютъ обоими бортами; вода не успѣваетъ сбѣгать въ шпигаты. При жестокихъ вѣтрахъ, ихъ обдаетъ волненіемъ; фокъ мокръ до половины, а фокъ-стаксель съ верху до низу.

При низкихъ бортахъ, людей обдавало весьма часто съ головы до ногъ. Положеніе подвахтенныхъ въ палубѣ, при закрытыхъ люкахъ, и запахѣ изъ трюма, отъ котораго всѣ вещи покрываются сизымъ осадкомъ, было не лучше.

16 апрѣля 1858 г., клиперъ «Пластунъ» былъ настигнутъ попутнымъштормомъ, въ 350 миляхъ отъ мыса Доброй Надежды. Волненіе, догоняя клиперъ, стало вливаться съ кормы на палубу значительными массами, тогда привели въ бейдевиндъ на лѣвый галсъ. Клиперъ былъ подъ глухо зарифленнымъ гротъ-марселемъ и фокъ-стакселемъ; но фокъ-стаксель-шкотъ скоро оборвался и клиперъ остался подъ однимъ триселемъ, съ поставленнымъ прямо и закрѣпленнымъ рулемъ, по совершенному его бездѣйствію. Громадное волненіе клало клиперъ на бокъ до того, что онъ иногда черпалъ всѣмъ подвѣтреннымъ бортомъ; розмахи были болѣе 35°.

Въ этотъ штормъ клиперъ вполнѣ выказалъ свои превосходныя качества. Съ неимовѣрною легкостію всплывалъ на волненіе, и ни одна волна не влилась всею массою, пока вѣтеръ не измѣнилъ направленія, и волненіе оттого ни сдѣлалось неправильнымъ. Тогда двѣ волны вкатились около фока-вантъ и стремительно пронеслись по палубѣ.

Клипера поворачиваютъ нѣсколько лучше корветовъ. Клиперъ «Стрѣлокъ» поворачивалъ оверъ-штагъ очень дурно, и при зыби и вовсе не поворачивалъ. Лучшій его ходъ былъ въ бакштагъ. При противномъ маловѣтріи и волненіи съ боку, клиперъ испытывалъ значительные удары въ корму. Ванты, при боковой качкѣ, сильно ослабѣвали, въ особенности фоковыя, которыя выносятъ сверхъ мачты еще тяжесть рей. Для большаго укрѣпленія форъ-стеньги, прибавлено было по одному фордуну на сторону.

Клиперъ «Джигитъ», въ свѣжій бакштагъ и съ большими парусами, шелъ по 12 узловъ. Форъ-марсель даетъ возможность поворачивать оверъ-штагъ даже при значительной зыби. При тихихъ вѣтрахъ клиперъ всегда отставалъ отъ корветовъ.

Клипера, съ отпущеннымъ винтомъ, теряютъ до $1^1/_2$ узловъ ходу и много проигрываютъ въ поворотливости.

По выходѣ съ мыса Доброй Надежды, на клиперѣ «Пластунъ» была замѣчена течь отъ 3 до 4 дюймовъ въ часъ, изъ кормовой части. Обстоятельство это заставило клиперъ вернутся на мысъ Доброй Надежды. По осмотрѣ оказалось, что наружныхъ поврежденій въ клиперѣ нѣтъ, а потому проконопативъ колодецъ и бархоутъ судна, клиперъ отправился въ дальнѣйшее плаваніе. При большемъ волненіи, течь увеличивалась до $7^1/_2$ дюйм. и доходила иногда до $9^1/_2$ дюйм. въ часъ. Но двѣ форсированныя помпы дѣйствовали превосходно.

Въ Вампоа клиперъ былъ введенъ въ докъ и по осмотрѣ оказалось, что дерево, служившее ахтерштевню, для укрѣпленія передней винтовой подушки, совершенно сгнило. Кромѣ исправленія этого поврежденія, пришлось снять мѣдную обшивку и проконопатить весь клиперъ. При этомъ въ пазы входило отъ 5 до 7 прядей.

По мнѣнію командира клипера, обстоятельство это могло произойти отъ того, что клиперъ строился въ Архангельскѣ, въ зимнее время, и притомъ быть можетъ изъ лѣса несовсѣмъ сухаго, который въ жаркомъ климатѣ ссохся. По исправленіи этихъ поврежденій, течь была только по 2 дюйм. въ сутки.

На клиперѣ «Пластунъ», въ Хакодате, сдѣлали реи на гротъ-мачтѣ и укоротили на 8 футъ бизань-мачту.

На клиперѣ «Джигитъ», въ 1861 г., на переходѣ изъ Шанхая

въ Сингапуръ, также открывалась течь, по 2 дюйма въ часъ, въ винтовомъ колодцѣ и въ кормовой части. Кромѣ того, треснулъ бимсъ подъ степсомъ бизань-мачты, а также треснулъ самый степсъ. Все это осѣло на $2^1/_2$ дюйма. По приходѣ въ Сингапуръ, съ помощью установленныхъ на берегу стрѣлъ у верфи New-Harbour, была вынута бизань-мачта, перемѣненъ бимсъ и поставленъ новый степсъ. Течь же уничтожена тщательнымъ проконопаченіемъ нѣкоторыхъ мѣстъ подъ обшивкой у подзора, изъ которыхъ подавалась вода.

Машина клипера «Джигитъ» дѣйствовала совершенно исправно. При 24 фунт. пару, ходъ клипера былъ 6 узловъ, а при 45 фунт. доходилъ отъ 8 до 9 узловъ. Паровые котлы, которыхъ у него два, исправны.

Машина клипера «Стрѣлокъ» дѣйствовала также хорошо. Котлы, кромѣ обыкновенныхъ средствъ сбереженія, были выварены на переходѣ къ мысу Доброй Надежды два раза прѣсной водой, собранной во время проливныхъ дождей.

Въ машинномъ отдѣленіи сильный запахъ заставлялъ промывать грюмъ иногда до трехъ разъ въ сутки.

На «Пластунѣ» машина также была исправлена. Клиперъ, при 30 ф. пару, равнялся въ ходу съ корветами, когда онѣ имѣли 35—40 ф. Въ особенности же ходилъ хорошо подъ парами клиперъ «Джигитъ»: имѣя два паровыхъ котла, никогда не уступалъ въ ходу прочимъ судамъ съ 3 котлами, между тѣмъ бралъ топлива на 7 дней, когда прочіе клипера имѣли его не болѣе какъ на 4—5 дней.

На клиперѣ «Стрѣлокъ», по осмотрѣ треснувшей мѣдной рѣшетки у лѣваго котла, оказалось съ внутренней стороны плена, задѣланная мѣдною вставкою, скрывавшею дурную отливку. Въ нѣкоторыхъ мѣстахъ котловъ, при соединеніи листовъ, оказались трещины у перваго ряда заклепокъ и во многихъ мѣстахъ пузыри въ котлахъ. Все это, по мнѣнію командира клипера, капитанъ-лейтенанта Федоровича, показываетъ недоброкачественность желѣза, употребленнаго для котловъ.

На томъ же клиперѣ, во время дѣйствія машины, выскочившая пробка изъ скалки, вышибла дно у питательной помпы. Поврежденіе это было исправлено въ Копенгагенѣ.

Большое нагрѣваніе подшипниковъ на клиперахъ «Джигитъ» и «Стрѣлокъ» побудило начальника отряда, капитана 1 ранга Кузнецова, провѣрить ихъ въ Шербургѣ, въ частной мастерской. На всѣ суда сдѣланы были вновь желѣзные колосники, для водоопрѣснительныхъ аппаратовъ; служившіе же прежде того были чугунные и всѣ отъ употребленія испортились.

Опричникъ. Построенъ въ Архангельскѣ казенными средствами изъ лиственницы, съ частію дуба и сосны, штабсъ-капитаномъ Митрофановымъ; заложенъ 5 января 1856 г. Спущенъ на воду 14 іюля.

Длина между перпендикулярами 152 ф.; ширина съ обшивкою 29 ф. 10 д., углубленіе: ахтерштевня 12 ф. 11 д., форштевня 10 ф. 11 д. Водоизмѣщеніе 615 тоннъ. Стоимость корпуса 63980 р. 40 коп. Число орудій 6.

Машина въ 150 силъ изготовлялась на Пжорскихъ заводахъ, высокаго давленія, стоитъ 40000 руб., довольно удовлетворительна, но котлы ненадежны и весьма недолговѣчны.

При вновь-сшитыхъ парусахъ въ Ріо-Жанейро подъ двумя марселями и брамселями, рѣшительно обгоняль корветы при всѣхъ курсахъ, за исключеніемъ только тѣхъ обстоятельствъ, когда подъ рифленными марселями онъ лежалъ въ бейдевиндъ безъ кливеровъ. Несмотря на всѣ рифы, взятые у бизани, онъ несъ много руля на вѣтрѣ, и потому тогда былъ не въ состояніи состязаться съ корветами. Чтобы устранить всѣ препятствія, къ достиженію того результата, который обѣщало превосходное образованіе подводной части клипера, капитанъ 1 ранга Поповъ, уменьшивъ ему бизань-мачту на $7^1/_2$ ф., отнялъ ея наставной шпоръ; снявъ пару вантъ и топъ-шкентели. Кромѣ того нашелъ необходимымъ сдѣлать ему новый бушпритъ, на четыре фута длиннѣе стараго, предполагая, что мѣра эта, при уменьшенной бизань-мачтѣ, выведетъ ему руля прямо. Независимо отъ того, при удлиненномъ бушпритѣ, внѣшняя часть утлегаря сдѣлается короче, а слѣдовательно онъ будетъ носить кливеръ съ большею свободою.

Наѣздникъ. Построенъ въ Архангельскѣ, казенными сред-

ствами, изъ лиственницы съ частію дуба и сосны, штабсъ-капитаномъ Митрофановымъ. Заложенъ 5 января 1856 года. Спущенъ на воду 14 іюля 1856 г.

Размѣры, водоизмѣщеніе, механизмъ и стоимость клипера тѣже что и «Опричника».

Имѣлъ хорошія морскія качества. Спускался и приводилъ въ крѣпкій вѣтеръ прекрасно и ни одинъ всплескъ не попадалъ на палубу, когда онъ переходилъ галфиндъ и крутой бакштагъ. Въ полвѣтра, при свѣжемъ вѣтрѣ, воды влилось немного; рѣдко и весьма не надолго, она превышала карлингсы.

Машина довольно удовлетворительна; но котлы были ненадежны.

Разбойникъ. Построенъ въ АрхангельскѢ, казенными средствами, изъ лиственницы съ частію дуба и сосны, поручикомъ Василевскимъ. Заложенъ 5 января 1856 г. Спущенъ на воду 30 мая 1856 г.

Размѣры, водоизмѣщеніе, механизмъ и стоимость клипера тѣ же, что «Опричника» и «НаѢздника».

При свѣжемъ вѣтрѣ, когда клиперъ лежалъ въ галфиндъ лѣвымъ галсомъ, крупное волненіе сильно безпокоило его; три волны вкатились въ клиперъ и все около одного мѣста — сзади гротъ-вантъ, такъ что принуждены были привести въ бейдевиндъ и держаться подъ зарифленными штормовыми триселями и фокъ-стакселемъ. При этихъ парусахъ, въ бейдевиндъ клиперъ держался отлично, даже брызги рѣдко попадали на палубу.

Качка, при всѣхъ курсахъ, очень большая; но довольно ровная и плавная. На палубѣ постоянно держалась вода, попадающая шпигатами обѣихъ сторонъ. При попутныхъ вѣтрахъ, клиперъ отлично уходилъ отъ волненія и можно сказать не имѣлъ недостатковъ, исключая той же боковой качки. Только галфиндъ, при большомъ волненіи, тяжелъ для него.

Во время штормовъ, винтовый колодецъ безпрестанно наполнялся водою, которая, по временамъ, подымалась выше его комельсовъ. Люки, сдѣланные на клиперѣ, по совѣту капитана 1 ранга Дюгамеля, оказали благодѣтельные результаты. Они сдѣланы, какъ ставни пушечныхъ портовъ изъ двухъ рядовъ дубо-

выхъ досокъ, равной толщины; ряды положены перпендикулярно другъ другу и скрѣплены заклепными болтиками. Во всѣхъ люкахъ просверлены рядами сквозныя дыры, въ два дюйма въ діаметрѣ. Люки вставлены въ клиперъ и между собою въ фальцъ и удерживаются задраенными бортовыми брусками, положенными на комельсы колодца.

Вообще же клиперъ имѣетъ хорошія морскія качества и прочно построенъ.

Бушпритный эзельгофтъ, по приходѣ клипера въ Копенгагенъ, отошелъ. Его укрѣпили желѣзной скобой. Подобный случай былъ уже на «Разбойникѣ», въ предшествовавшую кампанію; тоже случилось и на клиперѣ «Наѣздникъ». Причина этому—система его крѣпленія.

Машина дѣйствовала исправно. Но два манометра, установленные въ день выхода изъ Кронштадта тамошнимъ пароходнымъ заводомъ, оказались негодными. Сообщительная трубка была такъ узка и такъ неакуратно сдѣлана, что паръ по ней не сообщался съ котломъ.

При винтѣ Верня значительно сберегается машина, а вѣроятно и топливо, потому что число оборотовъ уменьшилось до 20, для полученія того же хода.

Клинь, соединяющій винтъ съ валикомъ, желѣзный,—несмотря на короткое время службы его, онъ былъ значительно съѣденъ гальваническимъ токомъ и желѣзо сдѣлалось совершенно губчатымъ. Въ Англіи клинъ этотъ прикрывается съ обѣихъ сторонъ мѣдными колпаками, которые крѣпятся къ винту, короткими толстыми винтами.

Котлы клипера приходилось неоднократно починять.

Абрекъ. Построенъ въ Финляндіи на Біернеборгской верфи, изъ дуба съ частію сосны. Заложенъ 22 іюля 1859 г., спущенъ на воду въ 1860 г. 26 мая.

Длина между пердендикулярами 200 ф., ширина съ обшивкою 31 ф., углубленіе: ахтерштевня 13 ф. 2 д., форштевня 12 ф. 2 д. Водоизмѣщеніе 1069 тоннъ. Число орудій 5. Стоимость корпуса 198766 руб. 97 коп.

*

Машина въ 300 силъ, изготовлена въ Англіи, заводчикомъ Гомфрейсомъ, за 149473 руб. $18^3/_4$ коп.

Клиперъ «Абрекъ» обладаетъ прекрасными морскими качествами. Клиперу весьма рѣдко приходилось приводить отъ крѣпкаго попутнаго вѣтра и, не смотря на большое волненіе, онъ могъ ходить въ полвѣтра.

При свѣжихъ попутныхъ вѣтрахъ, ходъ клипера не превышалъ обыкновенно $8^1/_2$ узловъ, изрѣдка доходилъ до $10^1/_2$ узловъ и одинъ только разъ лагъ показалъ 11 узловъ. «А потому говоритъ капитанъ-лейтенантъ Пилкинъ—ясно, что при тихихъ вѣтрахъ парусность недостаточна».

Кромѣ увеличенія парусности, г-нъ Пилкинъ предлагалъ укоротить нѣсколько мачты или наложить на нихъ шкалы, потому что, при свѣжемъ вѣтрѣ, когда несли гротъ, не смотря на заложенные контръ-шпаги, гротъ-мачта сильно выгибалась впередъ, между марсомъ и палубой, что, кромѣ недостаточной ея толщины, можетъ быть происходило и отъ того, что по размѣщеніи орудій и гребныхъ судовъ на «Абрекѣ», не представлялось возможности сдѣлать шкентеля отъ мачтъ назадъ, какъ это устроено на Архангелькихъ клиперахъ.

Кренъ, при свѣжихъ брамсельныхъ вѣтрахъ, не превышалъ 7°; розмахи въ штормъ обыкновенно плавны, хотя и доходили до 40°.

Желѣзные бейфуты нижнихъ рей безпрестанно ломались. Второй недостатокъ на клиперѣ—это течь колодца, которая случалась, при сильной зыби, когда вода наполняла весь колодецъ.

Кромѣ того, когда въ 1861 г. переломилась на клиперѣ гротарея, то по осмотрѣ ея оказалось, что въ сломѣ реи три пробки каждая въ три дюйма, вставленныя вмѣсто высверленныхъ сучковъ и пришедшіяся всѣ три на одной окружности.

При этомъ капитанъ-лейтенантъ Пилкинъ замѣчаетъ, въ предупрежденіе на будущее время другихъ, что въ Біернеборгѣ вообще очень затруднялись въ пріисканіи дерева и должны были довольствоваться тѣмъ, что есть; эти же причины заставили впослѣдствіи въ Кронштадтѣ перемѣнить для клипера фокъ и гротъ-мачты.

На «Абрекѣ» катеръ финляндской постройки только обремѣнялъ

клиперъ, потому что поднимая ничтожное количество груза, противъ незначительнаго волненія не могъ выгребать и совершенно не поднимался на него; подъ парусами же былъ еще хуже.

Опрѣснительный аппаратъ Тонна дѣйствовалъ всегда хорошо. Онъ не былъ соединенъ съ камбузомъ и потому расходовалось лишнее количество угля. Онъ сожигалъ 4 пуда въ часъ, а опрѣснялъ по 140 ведеръ въ сутки.

Разводка паровъ представляла на клиперѣ весьма утомительную работу во время дня, и трудно было поднять паръ во время штиля, отъ малой вентиляціи въ кочегарныхъ, что заставляло разводить, по возможности, пары ночью, когда нѣсколько наружный воздухъ усиливалъ тягу и избавлялъ машинное отдѣленіе отъ дыму, обыкновенно наполнявшаго его при разводкѣ паровъ, во время штиля днемъ.

Клиперъ «Абрекъ», на пути къ Амуру, былъ осмотрѣнъ въ Англіи, вмѣстѣ съ клипером «Гайдамакъ», при чемъ оказалось, что наша финляндская постройка тщательнѣе англійской.

Гайдамакъ. Построенъ, чрезъ лейтенанта Пещурова, въ Англіи, судостроителемъ Питчеръ, изъ англійскаго дуба, съ частію остъ-индскаго дуба, данцигской сосны и американскаго горнаго вяза. Спущенъ на воду 1 апрѣля 1860 г.

Длина между перпендикулярами 213 ф., ширина съ обшивкою 31 ф. 4 д., углубленіе ахтерштевня 10 ф. 6 д., форштевня 10 ф. 6 д. Водоизмѣщеніе 1094 тоннъ. Число орудій 7. Стоимость корпуса 202714 руб. 58 коп.

Машина изготовлена въ Англіи на заводѣ Модзлея и Фильда въ 250 силъ, за 114730 руб. Дѣйствуетъ удовлетворительно. Движеніе всѣхъ частей правильно и безъ стука; обороты винта легки.

Клиперъ ходилъ по 12½ узловъ и даже болѣе. Въ океанѣ и при вѣтрѣ, онъ качался очень немного; крѣпокъ, сухъ, слушался руля отлично и на фордевиндъ не рыскливъ. Всѣ поврежденія его отъ Кронштадта до Батавіи ограничились однимъ выбитымъ ретирадным портомъ. Крѣпость связей клипера прекрасная, и вообще судно имѣетъ хорошія морскія качества.

Алмазъ. Построенъ капитаномъ Тирштейномъ, на Галерномъ островкѣ, съ подряду съ Кудрявцевымъ, изъ курляндскаго дуба, съ частію тика, краснаго дерева и сосны. Заложенъ 31 декабря 1860 г. Спущенъ на воду 5 октября 1861 г.

Длина между перпендикулярами 250 ф., ширина съ обшивкою 30 ф. 9 д., углубленіе ахтерштевня 15 ф. 6 д., форштевня 13 ф. 2 д. Водоизмѣщеніе 1585 тоннъ. Число орудій 7. Стоимость корпуса 289903 руб. 38$^{3}/_{4}$ коп.

Машина въ 350 силъ, изготовлена на заводѣ Гомфрейсъ. Винтъ двухъ-лопастный. Стоимость машины 165159 руб. 23 коп.

Подъ парусами не могъ держаться съ фрегатами. Боковая качка довольно велика, но всходилъ на волненіе хорошо. Руля слушалъ хорошо. Отлично поворачивалъ черезъ фордевиндъ, во всякую погоду и волненіе. При большомъ грузѣ, подымался не такъ легко на волненіе. Оверъ-штагъ поворачивалъ только безъ волненія. Въ бейдевиндъ ходилъ дурно къ вѣтру; подъ парусами, при самыхъ лучшихъ обстоятельствахъ, ходилъ не болѣе $7^{1}/_{2}$ узловъ.

Мачты были очень тонки, такъ что приходилось убирать паруса ранѣе, нежели слѣдовало бы. Въ Балтиморѣ фокъ-и гротъ-мачты перемѣнены, съ разрѣшенія контръ-адмирала Лесовскаго, той же длины, но на 2 дюйма толще (24 д.), а новыя форъ-и гротъ-стеньги той же толщины, но 3 фут. длиннѣе.

Корпусъ, какъ оказалось въ океанскомъ плаваніи, не имѣлъ достаточной крѣпости, отъ недостатковъ вкравшихся въ самой постройкѣ клипера, какъ полагаетъ контръ-адмиралъ Ендогуровъ.

Ватеръ-клозеты, во время кампаніи, пришли въ совершенную негодность. Вода въ палубу подавалась черезъ шпигаты, отъ дурнаго устройства забортныхъ шпигатныхъ клапановъ, которые волненіемъ оторвало.

Жемчугъ. Построенъ капитаномъ Тирштейномъ, на Галерномъ островкѣ, съ подряду съ Кудрявцевымъ, изъ курляндскаго дуба, частію тика, краснаго дерева и сосны. Заложенъ 31 декабря 1861 г. Спущенъ на воду 14 октября 1861 г.

Размѣры и водоизмѣщеніе тѣже, что и у «Алмаза.» Стоимость корпуса 288234 р. 43 коп. Число орудій 7.

Машина въ 350 силъ, изготовлена на заводѣ Гомфрейсъ. Винтъ 2-лопастный; снабжена пароперегрѣвателемъ. Стоимость механизма 179896 р. 43 коп.

Качества его почти тѣже, что и клипера «Алмазъ». На большомъ волненіи зарывался носомъ. Боковая качка размашистая, килевая плавная. При килевой качкѣ, ударовъ не претерпѣвалъ, но при выходѣ изъ воды винта, чувствовалось сильное встряхиваніе кормы.

Изумрудъ. Строился въ Новомъ Адмиралтействѣ, капитаномъ Иващенко; казенными средствами изъ курляндскаго, польскаго и казанскаго дуба, съ частію тика, краснаго дерева, лиственницы и сосны. Заложенъ въ 1861 г., 15 іюня. Спущенъ на воду 2 сентября 1862 г.

Размѣры и водоизмѣщеніе тѣже, что и на предъидущихъ двухъ клиперахъ. Стоимость корпуса 304417 руб. $24^3/_4$ коп.

Механизмъ изготовлялся въ Бельгіи, на заводѣ общества Кокериль; машина въ 350 силъ. Винтъ 2-лопастный. Снабженъ пароперегрѣвателемъ. Стоимость механизма 157274 р. 52 коп. При дѣйствіи механизма, ходъ судна доходилъ до 13 узловъ.

Построенъ весьма тщательно и по системѣ самой выгодной для прочности корпуса. Имѣетъ отличныя морскія кочества. Самый лучшій клиперъ изъ всего флота, по скорости хода.

Клиперъ «Изумрудъ» поварачивалъ оверъ-штагъ не дурно, но не безъ задняго хода. Для выгоднѣйшаго поворота — такъ какъ клиперъ скоро терялъ ходъ—необходимо поворачивать съ гротомъ, и въ моментъ, когда фокъ ложится на ванты, гротъ брать на гитовы; съ переносомъ же фоковыхъ парусовъ, садить гротъ. Дѣйствуя такимъ образомъ, клиперъ поворачивалъ даже съ переднимъ ходомъ.

Подъ парусами клиперъ ходитъ очень хорошо. Въ полный бейдевиндъ, не рѣдко онъ дѣлалъ $9^1/_2$ узловъ, даже 10, а въ полъ-вѣтра $11^3/_4$ узловъ. При крѣпкомъ вѣтрѣ и большомъ волненіи, клиперъ держался хорошо, безъ большихъ розмаховъ и не претерпѣвалъ большихъ ударовъ; качку имѣлъ плавную; розмахи доходили подъ вѣтеръ до 23^0, на вѣтеръ 8^0.

Идя на фордевиндъ, во время крѣпкаго вѣтра, клиперъ всплы-

валъ на волненіе очень хорошо; бакъ былъ постоянно сухъ и утлегарь ни разу не купался; волненіе не догоняло судна; ходъ былъ до $13^{3}/_{4}$ узловъ. Самое большое рысканье клипера не превышало $^{1}/_{2}$ румба на каждую сторону. Рангоутъ былъ сдѣланъ такъ хорошо, что можно было носить паруса, не боясь его потерять.

Во время большаго хода подъ парусами, клиперъ давалъ небольшую винтообразную погибь, ось которой въ серединѣ котельнаго отдѣленія.

Шлюпъ-балки на клиперѣ поставлены закидывающимися; но ихъ имѣли постоянно откинутыми, на случай немедленнаго спуска катера.

Нижнія реи на клиперѣ жидки, особенно фока-рея. При брасопкѣ ея въ бейдевиндъ, подвѣтренный нокъ сильно гнулся отъ фока браса, что заставило основать передній фока-брасъ; нижній блокъ его взятъ на бушпритъ и тянулся на бакъ.

При большомъ разстояніи между фокъ-и гротъ-мачтами — 97 футъ, по мнѣнію капитанъ-лейтенанта Брылкина, было бы не лишнее имѣть грота-унтеръ-лисель.

Послѣдніе три клипера построены по чертежамъ Кораблестроительнаго Техническаго Комитета, провѣреннымъ англійскими судостроителями.

Всадникъ. Построенъ тамъ же гдѣ и «Абрекъ». Заложенъ въ 1859 г., 22 іюля; спущенъ на воду въ 1860 г., 1 іюля. Размѣры и водоизмѣщеніе одинаковы съ «Абрекомъ». Число орудій — 5. Стоимость корпуса 194807 р. $51^{3}/_{4}$ коп.

Машина въ 300 силъ, изготовлена на Біернеборгскомъ механическомъ заводѣ и стоитъ 143234 р. Механизмъ вполнѣ исправенъ. Скорость хода подъ парами отъ 8 до 11 узловъ.

Клиперъ «Всадникъ», во время штормовъ, при задраенныхъ глухихъ люкахъ, имѣлъ на палубѣ постоянно перекатывающуюся воду. Въ гнѣзда вентиляторныхъ трубъ вода лила ручьемъ. Неудобство имѣть машинную помпу, могущую дѣйствовать только въ такомъ случаѣ, когда машина въ ходу, въ настоящемъ случаѣ вполнѣ выяснилось. Имѣй клиперъ машинную помпу, соединенную съ донкой, можно было бы, разведя огонь въ одномъ котлѣ, ра-

ботать помпой. Въ настоящемъ же случаѣ пришлось разводить пары и давать машинѣ ходъ, такъ какъ ручными помпами едва удерживали воду на уровнѣ.

Кромѣ того, шпигаты не доходили до кормы, на разстояніе 47 футъ, почему вода, скопляясь въ кормѣ, не имѣла возможноти уходить.

Во время крѣпкихъ вѣтровъ, клиперъ имѣлъ розмахи подъ вѣтеръ до 40° и на вѣтеръ до 30°. Съ подвѣтренной стороны сѣтки и вельботъ уходили въ воду; черпалъ обоими бортами и принималъ много воды. При сильной боковой качкѣ, была велика и качка килевая, при которой однажды потеряли углетарь.

По чертежу клиперъ долженъ имѣть диференту 1 футъ; но такъ какъ онъ сильно билъ носомъ, то при погрузкѣ его въ 1866 г. увеличили диферентъ. Мѣра эта оказалась хороша; но за то встрѣтилось другое неудобство: на клиперѣ были двѣ даутоновскія помпы; одна изъ нихъ стояла въ буфетѣ, а другая въ жилой палубѣ. Съ увеличеніемъ же диферента, носовая помпа могла работать тогда лишь, когда въ клиперѣ было воды болѣе 24 дюймовъ. Въ Гревзендѣ была поставлена третья помпа у гротъ-мачты, въ верхней палубѣ.

Способъ подъема на клиперѣ винта интересовалъ всѣхъ и съ него даже былъ снять въ Англіи чертежъ. Дѣйствительно подъемъ винта оказался и на практикѣ очень простъ и удобенъ; одно лишь, что въ немъ не практично—это желѣзныя цинковыя скобы на мѣдную раму. Въ двухмѣсячную службу ихъ, онѣ покрылись раковинами и должны были быть перемѣнены, при чемъ пришлось заказать и треснувшій мѣдный стопоръ для винта въ рамѣ.

Руля слушалъ хорошо. При попутномъ вѣтрѣ, нѣсколько билъ кормою. Рыщетъ при фордевиндѣ изъ стороны въ сторону.

VI. Шкуны.

Востокъ. Построена изъ желѣза. Куплена въ Англіи, въ 1852 г., вмѣстѣ съ механизмомъ, за 40000 руб. Водоизмѣщеніе 210 тон. Длина между перпендикулярами 116 ф., ширина съ обшив-

кою 23 ф. Углубленіе: ахтерштевень 10 ф., форштевень 8 ф. 6 д. Орудій 4.

Судно благодежное и спокойное въ морѣ и вообще имѣетъ хорошія морскія качества.

Несзуапе. Построена на заводѣ Вермана въ Тулонѣ, изъ желѣза. Спущена на воду въ 1857 году. Длина между перпендикулярами 127 ф. 3½ д., ширина 20 ф., углубленіе: ахтерштевня 10 ф. 9 д., форштевня 8 ф. 9 д. Водоизмѣщеніе 334 ф. Число орудій 4.

Машина изготовлена въ Марсели на заводѣ Бурдона, низкаго давленія, хороша, стоитъ, вмѣстѣ съ корпусомъ, 71872 руб.

Руля слушаетъ, при дѣйствіи машины, превосходно. Килевая и боковая качки хорошія. При качкѣ, претерпѣваетъ удары въ носъ но, съ увеличеніемъ диферента, удары уничтожаются.

Оверъ-штагъ подъ всѣми парусами и поднятымъ винтомъ, поворачиваетъ медленно. Черезъ фордевиндъ дѣлаетъ большую циркуляцію. Рысклива—при большей зыби и при большемъ ходѣ, до 2-хъ румбовъ въ обѣ стороны.

Алеутъ. Построена въ С.-Петербургѣ на заводѣ Берда, изъ русскаго желѣза. Къ работѣ приступлено 25 августа 1861 г Заложена 14 ноября 1861 г. Спущена на воду 9 іюня 1862 года.

Водоизмѣщеніе 300 тонъ. Длина между перпендикулярами 130 ф.; ширина 20 ф. 3 д.; углубленіе: ахтерштевень 9 ф. 3 д., форштевень 8 ф. 6 д. Стоимость съ машиною 67500 руб.

Машина въ 40 силъ, низкаго давленія, изготовлена вмѣстѣ съ корпусомъ.

Корпусъ благонадеженъ. По мнѣнію лейтенанта Рогули, парусность мала, такъ что онъ поднималъ на гротъ-мачтѣ, въ добавокъ къ сдѣланному раньше бри-гроту, запасные фоковые—марсель, брамсель и бомъ-брамсель и одинъ изъ косыхъ унтеръ-лиселей обратилъ въ гротъ-стеньги-стаксель. Въ видахъ того, что прибавленіе задней парусности поведетъ много руля на вѣтеръ, мачтамъ данъ меньшій уклонъ, а большой шкунскій гротъ замѣненъ запаснымъ форъ-триселемъ.

Механизмъ дѣйствуетъ удовлетворительно. При 16 фунт. давленія пара на квадратный дюймъ, машина дѣлаетъ отъ 70 до 80 оборотовъ въ минуту, при чемъ скорость хода $6^1/_2$ узловъ.

Сахалинъ. Построена на заводѣ Годефроа и сынъ въ Гамбургѣ, изъ желѣза; спущена на воду въ декабрѣ 1861 года.

Водоизмѣщеніе 450 тонъ. Длина между перпендикулярами 151 ф. 6 д., ширина съ обшивкою 24 ф. 6 д.; углубленіе: ахтерштевня 11 ф. 6 д., форштевня 10 ф. 6 д. Число орудій 4.

Машина въ 40 силъ, низкаго давленія, изготовлена вмѣстѣ съ корпусомъ. Стоимость корпуса съ машиною 68583 р. $83^1/_4$ к.

Шкуна носитъ безъ обремененія большіе паруса, и легко получаетъ кренъ около 10°, но дальше обнаруживаетъ большую остойчивость. Въ первое время плаванія, она получала сильные удары въ носовую часть, но потомъ когда находящійся на форъ-трюмѣ уголь былъ пренесенъ въ угольныя ямы и часть груза перенсена въ гротъ-трюмъ, удары стали очень рѣдки и слабы. По руль, даже послѣ разгруженія форъ-трюма, постоянно былъ около шлага на вѣтрѣ, хотя бизань стояла въ одинъ рифъ и всегда левентигъ.

Черезъ фордевиндъ шкуна поворачиваетъ хорошо, принимая во вниманіе ея длину; ходитъ она со скоростью весьма удовлетворительною, какъ напримѣръ, въ полный бейдевиндъ, въ рифъ-марсильный вѣтеръ, около 9 узловъ.

Корпусъ судна, а равно и всѣ желѣзныя вещи, сдѣланы прочно, но деревянныя подѣлки всѣ плохаго качества.

Механизмъ хорошъ.

VII. Канонирскія лодки.

Моржъ. Судостроитель Норманъ въ Гаврѣ. Наборъ дубовый, наружная надводная обшивка тиковая, подводная ильмовая, внутри діагональная дубовая; прочія связи тиковыя. Подводное крѣпленіе мѣдное, надводное желѣзное, гальванизированное; нагели

изъ акаціи. Заложены 28 декабря 1859 г., спущена на воду 1 іюля 1860 г.

Длина между перпендикулярами 149 ф. 1 д; ширина съ обшивкою 22 ф. $10^1/_2$ д.; углубленіе: ахтерштевня 8 ф. 3 д., форштевня 7 ф. 9 д. Водоизмѣщеніе 464 т. Число орудій 2. Стоимость корпуса 105566 р. 36 к.

Машина, въ 80 силъ, высокаго давленія, изготовлена на заводѣ Модзлей въ Англіи. Стоимость механизма 32480 р.

Наибольшій ходъ лодки, подъ парами, 9 узловъ. При давленіи пара въ 64 фунта, винтъ дѣлаетъ 150 оборотовъ. Лодка лавируетъ очень хорошо. Розмахи отъ 25 до 40°. Въ штормъ черпаетъ обоими бортами. Волны перекатываются довольно часто, но вода скоро стекаетъ. Когда лодку очень накренитъ и она черпаетъ бортомъ, то трудно встаетъ.

Во время штормовъ, на пути изъ Монтевидео въ Вальпарайзо, лодка вполнѣ выказала удивительную крѣпость и чрезвычайную добровѣстность постройки; но, въ тоже время обнаружила неспособность свою къ большимъ океанскимъ переходамъ и невозможность удерживать свое мѣсто на большомъ волненіи.

Въ свѣжій вѣтеръ, подъ парами и небольшими парусами, лодка оказалась хорошимъ судномъ. Руля слушаетъ хорошо. Ходитъ въ бейдевиндъ до 6 узловъ; наибольшій ходъ подъ парусами 9 узловъ. Но вообще какъ плоскодонное и мелко сидящее судно, не обладаетъ всѣми качествами судна паруснаго въ хорошей степени.

Дымовая труба сдѣлана слишкомъ низка, хотя тяги довольно и даже много. Дымъ и сажа валятся, попадая на рулевыхъ и вообще на всѣхъ, за гротъ и бизань-мачтами.

Въ колодцѣ устроенномъ Норманомъ, двѣ задвижныя дверцы и механизмъ ихъ, выдаваясь треугольниками на обѣихъ сторонахъ колодца, препятствовалъ подъему винта, когда одна изъ лопастей его немного согнулась отъ удара о бочку. Колодецъ такъ малъ, что винтъ можетъ пройти только въ извѣстномъ направленіи.

Въ паровыхъ котлахъ производились безпристанныя исправленія, заключавшіяся въ довольно затруднительной очисткѣ внутреннихъ стѣнъ котловъ и пространствъ между паровыми трубками отъ соляныхъ осадковъ. Все это происходило единственно отъ неудобства употребленія котловъ высокаго давленія, и особенно

малаго размѣра, на соленой водѣ. Неудобства эти признаны и на англійскихъ и французскихъ канонерскихъ лодкахъ, на которыхъ котлы высокаго давленія стали замѣнять котлами низкаго.

Горностай. Построена на Біернеборгской верфи въ Финляндіи, изъ дуба, тика и сосны. Заложена 6 октября 1862 г. Спущена на воду 28 апрѣля 1863 г.

Водоизмѣщеніе 456,7 тоннъ. Длина 149 ф. 2 д.; ширина съ обшивкою 22 ф. 11½ д. Число орудій 6. Стоимость корпуса 82333 р. 78 коп.

Машина въ 80 силъ, изготовлена на Кронштадтскомъ пароходномъ заводѣ. Дѣйствовала хорошо. Стоимость ея 37458 р. 46 к.

При свѣжемъ вѣтрѣ, имѣя фокъ-стаксель, полные форъ и гротъ-трисели и бизань, лодка держалась очень хорошо и руль не выходилъ на вѣтеръ. Ее кладетъ значительно на бокъ, такъ что весь подвѣтренный бортъ уходилъ въ воду, по верхнюю кромку планшера. Лодка худо идетъ подъ вѣтеръ, при малыхъ парусахъ и боковомъ вѣтрѣ; а при попутномъ такъ рыщетъ въ обѣ стороны, что, имѣя паруса только на фокъ-мачтѣ приходится все-таки класть руль съ борта на бортъ.

Лодка построена крѣпко, легко всходитъ на волны, но подвергается розмахамъ; по временамъ претерпѣваетъ удары въ корму.

Много причиняли хлопотъ плоскіе котлы. Паръ въ нихъ не держался, потому что тяга мала, а между тѣмъ машинная помпа, вмѣстѣ съ донкой, едва поспѣвали накачивать необходимое количество воды.

Соболь. Построена тамъ же. Размѣры тѣже, что и лодки «Горностай», Заложена 6 октября 1862 г. Спущена на воду 27 апрѣля 1863 года. Стоимость корпуса и машины тоже что и «Горностая».

Лодка, держась въ бейдевиндъ, довольно плавно всходила на волненіе; качка большая, но нестремительная; розмахи подъ вѣтеръ до 30°, на вѣтеръ 20°; руль ходитъ отъ прямо до 1¼ шлага подъ вѣтеръ, дрейфу 6 румбовъ, при 1½ узлахъ ходу.

Лодка имѣла много воды на палубѣ; волненіе приходило съ

навѣтра черезъ бортъ; подвѣтренный же бортъ черпалъ самъ собой; но эта непріятность уничтожалась достаточнымъ числомъ шпигатовъ. Претерпѣваетъ сильные удары въ корму.

Въ бакштагъ руль ходилъ 2 шлага и болѣе, а потому капитанъ-лейтенантъ Пилкинъ находилъ необходимымъ удлинить на лодкѣ бушпритъ и утлегарь, съ увеличеніемъ на нихъ косой парусности, что уменьшило бы хожденіе на вѣтрѣ руля.

На лодкѣ только одинъ прямой унтеръ-лисель, тогда какъ необходимо имѣть на обѣ стороны. На гротъ-мачтѣ вовсе нѣтъ лиселей, но ихъ по мнѣнію капитанъ-лейтенанта Пилкина, очень полезно имѣть, по слѣдующимъ причинамъ: 1) Они увеличиваютъ ходъ. 2) Если вырветъ фоковые лиселя, то гротовые будутъ служить вмѣсто нихъ. 3) Если сломаетъ лисель-спирты на форъ-марсѣ, то ихъ можно замѣнить гротъ-марсовыми. 4) Если повредится фока-рея, можно скорѣе замѣнить ее грото-реею, такъ какъ оковка для лисель-спиртовъ будетъ одинакова. Можно бы также увеличить брамсели, около 4 ф. въ вышину. Лодка хорошо носитъ паруса, когда достаточно грузу.

В) ПАРУСНЫЯ СУДА.

Фрегатъ **Аврора**. Построенъ на Охтѣ подполковникомъ Амосовымъ. Заложенъ въ 1833 г., 23 ноября; спущенъ на воду 27 іюля 1835 года. Построенъ изъ лиственницы, съ частію дуба; скрѣпленіе желѣзное.

Длина между перпендикулярами 159 дюм. 2 ф., ширина 42 ф. 1 дюм., углубленіе: ахтерштявня 19 ф. 4½ д., форштевня 17 ф. 1 д. Водоизмѣщеніе 1974 тоннъ. Число орудій 44. Стоимость корпуса 141709 руб.

Фрегатъ **Кастор**ъ. Построенъ подполковникомъ Ершовымъ въ Архангельскѣ, изъ лиственницы, съ частію дуба и сосны. Крѣпленіе подводной части мѣдное, а надводной желѣзное. Заложенъ 27 октября 1830 г.; спущенъ на воду въ 1831 году, 31 мая.

Длина между перпендикулярами 159 ф. 2 д., ширина 41 ф.

10 д., углубленіе—ахтерштевня 19 ф. 4 дюйм., форштевня 17 ф. Водоизмѣщеніе 1974 тонна. Число орудій 44. Стоимость корпуса 138502 руб.

Корветъ **Оливуца**. Построенъ въ Севастополѣ, подполковникомъ Прокофьевымъ, изъ крымскаго и польскаго дуба. Заложенъ въ 1839 году 30 мая. Спущенъ на воду 2 ноября 1841 года.

Длина между перпендикулярами 125 ф., ширина съ обшивкою 35 ф. 9 д., углубленіе—ахтерштевня 19 ф. 9 дюйм., форштевня 14 ф. 4 д. Водоизмѣщеніе 2978 тоннъ. Число орудій 30. Стоимость корпуса 38200 руб.

Бригъ **Филоктетъ**. Построенъ капитаномъ Мордвиновымъ, въ Архангельскѣ, изъ лиственницы. Заложенъ 30 декабря 1833 г. Спущенъ на воду въ 1834 году, 21 мая.

Длина между перпендикулярами 98 ф. 10 д., ширина съ обшивкою 30 ф. 10 д., углубленіе ахтерштевня 10 ф. 11 дюйм., форштевня 11 ф. 2 д. Водоизмѣщеніе 513 тоннъ. Число орудій 20. Стоимость корпуса 31461 р. Морскія качества удовлетворительныя.

Транспортъ **Двина**. Построенъ штабсъ-капитаномъ Шаттенъ, въ С.-Петербургѣ. Заложенъ 22 іюня 1851 г. Спущенъ на воду 5 іюня 1852 г. Изъ сосны и лиственницы.

Длина между перпендикулярами 120 ф., ширина съ обшивкою 33 ф. 9 дюйм., углубленіе ахтершневня 9 ф. 8 д. форштевня 9. Водоизмѣщеніе 640 тоннъ. Стоимость корпуса 85643 руб. Морскія качества удовлетворительныя.

Транспортъ **Гиляк**ъ. Построенъ въ Гамбургѣ, на заводѣ Годе-фруа въ 1861 году; спущенъ на воду въ августѣ того же года.

Водоизмѣщеніе 897 тоннъ. Длина между перпендикулярами 127 ф. 6 д., ширина 30 ф., углубленіе: форштевня 15 ф., ахтер-

штевня 15 ф. Число орудій 6. Построенъ изъ дуба. Стоимость судна 59613 руб.

Вполнѣ удовлетворяетъ своему назначенію. Въ 1861 году опрѣснительный аппаратъ удовлетворительно дѣйствовавшій на якорѣ, при зыби оказался почти неудобнымъ къ употребленію, по причинѣ недостаточной тяги въ котлѣ. Этотъ недостатокъ исправленъ въ Англіи.

XXIII.

РАЗНЫЯ ЗАМѢЧАНІЯ И ПРЕДЛОЖЕНІЯ, СДѢЛАННЫЯ НАЧАЛЬНИКАМИ ЭСКАДРЪ И КОМАНДИРАМИ СУДОВЪ.

I. Въ отношеніи рангоута и парусности:

а) Клиперовъ.

Капитанъ-лейтенантъ Ратьковъ, на счетъ вооруженія клиперовъ сдѣлалъ слѣдующія замѣчанія:

1) «Расположеніе мачтъ неправильно до такой степени, что клиперъ никогда не носитъ заднихъ парусовъ и все вооруженіе бизань-мачты на клиперѣ почти лишнее; даже у гротъ-триселя постоянно поднята оттяжка.

2) «Сдѣланные вновь прямые паруса на гротъ-мачту очень полезны—увеличиваютъ ходъ и облегчаютъ управленіе. Треугольные унтеръ-лисели очень хороши для тихихъ вѣтровъ.

3) «Вся вообще парусность слишкомъ велика. Это нисколько не противорѣчитъ гротовой парусности.»

За тѣмъ капитанъ-лейтенантъ Ратьковъ предлагалъ сдѣлать въ рангоутѣ и парусности клиперовъ слѣдующія измѣненія:

ВЪ РАНГОУТѢ.

«Уменьшить значительно длину мачтъ; немного уменьшить длину реевъ и стеньгъ; уничтожить бомъ-брамъ-реи; значительно умень-

шить длину гиковъ, а если расположеніе гребныхъ судовъ, орудій, дымовой трубы и т. п. не позволитъ удобно расположить гика-шкотъ, то гики можно совсѣмъ уничтожить.

«Вооруженіе гротъ- и фокъ-мачты обыкновенное корветское. Недурно сдѣлать небольшіе марсы.

«При значительномъ уменьшеніи длины бизань-мачты, ее можно сдѣлать гораздо тоньше, разсчитывая только, чтобъ она могла выдерживать тяжесть гребнаго винта. Для удобства подъема винта должно по возможности опредѣлить мѣсто и уклонъ бизань-мачты.

«При назначеніи мѣста гротъ-мачтѣ, расположеніе котловъ вовсе не должно быть принято во вниманіе. Теперь на клиперахъ шпоръ гротъ-мачты желѣзный и исполняетъ свое назначеніе очень удовлетворительно. Я видѣлъ, въ одномъ изъ французскихъ адмиралтействъ, такой же шпоръ приготовляли для корабельной гротъ-мачты, гдѣ внутри его долженъ былъ проходить валъ; слѣдовательно подобный шпоръ можно считать надежнымъ. Допустивъ же желѣзный шпоръ, котлы не будутъ служить помѣхою. Его можно пропустить между котлами, если котловъ два или четыре, или въ трубу черезъ задній котелъ, если котловъ три.

«Длина, уклонъ, вооруженіе бушприта съ его продолженіями— на клиперахъ весьма удовлетворительны.

«Изъ частностей по рангоуту, мнѣ кажутся необходимыми желѣзные бейфуты на нижнихъ реяхъ. У насъ дѣлаютъ ихъ по двумъ разнымъ образцамъ, и по моему, сдѣланные на клиперахъ «Разбойникъ» и «Наѣздникъ» лучше другой методы. Но есть еще лучшая, третья система подобныхъ бейфутовъ, которую можно видѣть въ Кронштадтѣ на множествѣ большихъ купеческихъ кораблей. Не знаю, почему она у насъ не вводится въ употребленіе; правда, что она требуетъ отличнаго выполненія кузнечной работы, но имѣя подъ руками заводъ, и даже, при нынѣшнихъ средствахъ адмиралтейской кузницы, можно сдѣлать и болѣе трудную работу. Впрочемъ системы бейфутовъ предоставляются выбору командира и всѣ три имѣютъ своихъ партизановъ. Жаль только, что третьей системы у насъ нѣтъ ни на одномъ суднѣ. Бугель на мачтѣ для этихъ бейфутовъ у насъ дѣлается круглый, по окружности мачты. Не разъ испытавъ неудобство этого бугеля, который всегда вертится, какъ бы ни натягивали его винты, я предлагалъ прошлаго

года сдѣлать его многоугольникомъ, подчистивъ мачту подъ бугелемъ по внутреннему образованію бугеля. Мачтовый мастеръ увѣрилъ меня, что бугель вертѣться не будетъ, потому что сѣченіе мачтъ въ этомъ мѣстѣ не кругъ, а эллипсъ. Однако бугеля вертятся, доставляютъ намъ много хлопотъ и мы не можемъ достигнуть удовлетворительныхъ результатовъ, несмотря на разныя предпринимаемыя для этого средства. По моему мнѣнію, единственно чѣмъ можно устранить вредное движеніе бугеля—это дѣлать его, напримѣръ, шестиугольникомъ и для этого врѣзать въ мачту короткія дубовыешкалы, длиною около фута, которые образовали бы требуемый бугелемъ многоугольникъ; шкалы врѣзать такъ же, какъ врѣзаются для усовъ гафеля на мачтахъ-однодеревкахъ, привинтивъ ихъ къ мачтѣ короткими толстыми винтами (wood screw) и наложивъ на нижніе и верхніе концы ихъ небольшіе бугеля, изъ которыхъ верхній можетъ быть нагнанъ горячимъ, когда еще нѣтъ чиксовъ, а нижній долженъ быть двойной, на натяжныхъ винтахъ.»

ВЪ ПАРУСНОСТИ.

«Необходимымъ слѣдствіемъ уменьшенія рангоута будетъ весьма незначительное уменьшеніе марселей въ ширину и брамселей въ ширину и вышину.

«Бомъ-брамсели такъ малы и польза отъ нихъ такъ ничтожна, что врядъ ли гдѣ они употребляются, а между тѣмъ занимаютъ напрасно дорогое на клиперахъ мѣсто. По крайней мѣрѣ въ трехлѣтнее командованіе клиперомъ, я ставилъ бомъ-брамсель одинъ разъ и совершенно убѣдился въ безполезности его. Тоже самое я слышалъ отъ контръ-адмирала Кузнецова.

«Большіе бри-фокъ и бри-гротъ уменьшатся немного въ ширину и значительно въ вышину, что дастъ возможность носить ихъ въ сомнительную погоду, потому что уборка ихъ будетъ гораздо легче. Теперь же убирать ихъ въ свѣжій вѣтеръ не безопасно и очень тяжело. Ихъ слѣдуетъ сдѣлать настоящими фокомъ и гротомъ и сдѣлать на нихъ по два рифа сверху. Теперь у нихъ сдѣлано по одному рифу снизу. Галсъ ихъ долженъ проходить въ блокъ на переносномъ выстрѣлѣ, закладываемомъ въ бугель у

мачты, какъ это дѣлается теперь и оказалось весьма удобнымъ на практитѣ. Въ осеннюю кампанію гротъ и фокъ должно отвязывать и убирать внизъ, иначе рѣдко удастся ихъ высушить, а носить ихъ придется еще рѣже, такъ что напрасно сгноишь паруса.

«Штормовые бри-фокъ и бри-гротъ уменьшатся въ вышину. Они должны быть всегда убраны въ палубѣ, совершенно вооруженные, съ горденями, шкотами и проч. У нихъ слѣдуетъ сдѣлать по два рифа.

«Кромѣ имѣемыхъ теперь на обѣихъ мачтахъ марса-лиселей, полагаю не лишнимъ имѣть еще брамъ-лисели. Этими парусами съ избыткомъ вознаградится все уменьшеніе марселей, брамселей и бомъ брамселей, для тихихъ попутныхъ вѣтровъ—единственныхъ при которыхъ уменьшеніе можетъ быть чувствительно.

«Треугольные унтеръ-лисели—очень полезные паруса, не смотря на то, что наши дурно сшиты. Парусный мастеръ сдѣлалъ ихъ слишкомъ длинными и понялъ слово треугольный буквально, тогда какъ въ самомъ дѣлѣ они должны имѣть небольшую нижнюю шкаторину, фута въ четыре, привязанную къ рейку, отъ средины котораго долженъ проходить галсъ въ блокъ, привязанный на нокѣ выстрѣла большаго фока, а отъ внутренняго нока рейка должна идти оттяжка для уборки лиселя. Реекъ по верхней шкаторинѣ долженъ быть равенъ длинѣ выстрѣленнаго лисель-спирта, а самый лисель долженъ продолжаться въ ширину, еще полотнища на три, которыя лежали бы на фокѣ, какъ у обыкновенныхъ унтеръ-лиселей. У теперешнихъ нашихъ унтеръ-лиселей совсѣмъ нѣтъ этого продолженія и между фокомъ и унтеръ-лиселемъ всегда образуется большой просвѣтъ. Я потому такъ подробно распространяюсь объ унтеръ-лиселѣ, что у насъ такіе не употребляются и даже не всѣ офицеры видали подобное. Мнѣ хотя и случалось прежде видѣть ихъ на комерческихъ судахъ, но всегда издали; такъ что я никогда не могъ разсмотрѣть ихъ какъ слѣдуетъ. Потому прошлаго года, при шитьѣ ихъ для клипера, я не умѣлъ объяснить кройку. Теперь же практика показала какъ они должны быть сшиты.

«Большіе триселя должны быть уничтожены, по совершенной безполезности ихъ, имѣя на фокъ-и гротъ-мачтѣ прямые паруса.

Большая бизань тоже безполезна. Ее никогда не приходится ставить—клиперъ большею частію имѣетъ такъ много руля на вѣтрѣ, что и гротъ-трисель ставится всегда зарифленный.

«Уничтоженіе этихъ парусовъ, снастей и огромныхъ гиковъ доставитъ возможность всегда имѣть на мѣстѣ и штормовые трисели, чего мы теперь сдѣлать не можемъ, по неимѣнію мѣста въ палубѣ куда убрать настоящіе трисели. Не смотря на то, что въ запасъ взято парусовъ возможно менѣе, ихъ набралось такъ много что нѣтъ возможности помѣстить всѣ куда бы слѣдовало: эта же причина заставляетъ насъ всегда имѣть привязанными оба фока и грота, т. е. и штормовые и большіе: одинъ на леерѣ у мачты, другой на рею, также какъ и два комплекта триселей, штормовые и настоящіе, хотя послѣдніе и не нужны.

«Все лишнее на кораблѣ есть бремя особенно тамъ, гдѣ и безъ того мало мѣста; множество снастей, которыхъ на клиперѣ больше чѣмъ на кораблѣ, затрудняетъ перемѣну триселей. Наконецъ невозможность отдать всѣ паруса для просушки, очень важна въ осеннее плаваніе, когда солнце проглядываетъ на минуту и дождь нейдетъ только нѣсколько часовъ. Напримѣръ, намъ нужно не менѣе двухъ или даже трехъ сутокъ сряду хорошей погоды, чтобъ высушить всѣ паруса, а осенью это не часто случается. Каково же будетъ состояніе парусовъ, если осень продолжится почти непрерывно девять мѣсяцевъ, какъ это случилось «Разбойнику»— сентябрь въ Балтійскомъ и Нѣмецкомъ моряхъ, октябрь, ноябрь, декабрь, январь и почти весь февраль въ Англіи и сѣверномъ Атлантическомъ океанѣ, апрѣль, май, іюнь на мысѣ Доброй Надежды и въ Индѣйскомъ океанѣ. Между тѣмъ, при предполагаемомъ мною уменьшеніи парусности, клиперъ можетъ удобно помѣстить въ свою парусную каюту весь комплектъ запасныхъ парусовъ и въ ней найдется еще мѣсто для нижнихъ парусовъ.

«Штормовые форъ-и гротъ-трисели и бизань очень немного уменьшатся въ вышину, ширина ихъ останется та же. Желательно бы сохранить для нихъ гики, если не будетъ къ тому препятствій, какъ я упомянулъ объ этомъ, говоря о рангоутѣ. Штормовую бизань можно сдѣлать, какъ теперь, съ двумя рифами, а у остальныхъ двухъ триселей слѣдуетъ сдѣлать по три рифа.

Теперь у всѣхъ два рифа; при жестокомъ вѣтрѣ эти паруса еще слишкомъ велики; даже подъ однимъ глухо-зарифленнымъ штормовымъ триселемъ, клиперъ такъ много кренитъ, что должны или отдавать дирикъ-фалъ или травить гардель, отчего трисель худо стоитъ, а гораздо полезнѣе уменьшить его и поставить какъ слѣдуетъ. Для этого нуженъ 3-й рифъ. Бизань же клиперъ можетъ носить только когда вѣтеръ не такъ жестокъ, т. е. когда всѣ штормовые триселя можно нести въ два рифа.

«Мнѣ кажется, было бы очень полезно прибавить для клиперовъ еще одинъ парусъ—штормовой гротъ-стаксель, который ходилъ бы по лееру между грота-штагами. Наблюдая за положеніемъ клипера во время штормовъ, подъ разными штормовыми парусами, я пришелъ къ заключенію, что въ самый жестокій штормъ, онъ покойнѣе лежалъ бы подъ однимъ гротъ-стакселемъ, или быть можетъ подъ двумя фокъ и гротъ-стакселями. Если будетъ разрѣшено ввести этотъ парусъ: то его нужно шить изъ парусины № 2-й, точно также какъ фокъ стаксель и всѣ штормовые триселя. Послѣдніе теперь сшиты изъ парусины № 4-й; но она недостаточно надежна—послѣ двухъ, трехъ штормовъ швы начинаютъ просвѣчивать. Марсели и штормовые фокъ и гротъ тоже слѣдуетъ шить изъ парусины однимъ нумеромъ толще теперешней: послѣ годичной кампаніи показываются небольшія дырки въ такомъ значительномъ количествѣ, что не успѣваютъ чинить ихъ».

По вопросу объ уменьшеніи рангоута на клиперахъ, флигель-адъютантъ Поповъ, между прочимъ, доносилъ: «Имѣвши довольно случаевъ познакомиться съ клиперами при всевозможныхъ условіяхъ, я нисколько не раздѣляю мнѣнія г. командира клипера «Разбойникъ», относительно представляемой имъ необходимости уменьшить рангоутъ на этихъ судахъ. Какъ доказательство, что изъ числа лицъ, плававшихъ на клиперахъ, этотъ образъ мыслей принадлежитъ не одному мнѣ, я представляю при семъ рапортъ капитанъ-лейтенанта Андреева, о плаваніи клипера «Пластунъ», отъ Монтевидео до Шербурга.»

Въ рапортѣ же капитанъ-лейтенанта Андреева, по этому вопросу приведены нижеслѣдующіе факты:

«Въ полночь съ 7 на 8 іюля, NO вѣтеръ достигъ до степени

шторма, и я согласился съ желаніемъ командира, закрѣпить марсели и держаться подъ зарифленными триселями. За рангоутъ я ни мало не боялся; мачты клипера, мнѣ кажется, не могутъ быть повреждены не при какомъ океанскомъ вѣтрѣ, если дерево ихъ здорово, стеньги коротки и толсты, такъ что на клиперѣ можно бы нести марсели долѣе, чѣмъ на нашихъ корветахъ; но я закрѣпилъ марсели потому, что клиперъ просилъ этого....

«Неся марсели, клиперъ боролся съ волнами и одолѣвалъ ихъ, но эта побѣда была не легка; безъ марселей онъ нѣсколько уступалъ стремительности волнъ, покойно покачивался на нихъ, но одолѣть себя не позволялъ.... клиперъ, покачиваясь, захватывалъ гребешки волнъ, то съ одной, то съ другой стороны; но къ этому на клиперѣ давно привыкли. Клиперъ качаетъ меньше корветовъ. Въ продолженіе моего пребыванія на клиперѣ, его качало при разныхъ направленіяхъ вѣтра и постоянно розмахи бывали менѣе, чѣмъ при тѣхъ же обстоятельствахъ погоды испытывалъ я розмахи на корветахъ; но качка этихъ послѣднихъ гораздо плавнѣе клиперской. Клиперъ иногда подвергается толчкамъ волнъ, тогда какъ корветы вовсе не испытываютъ ихъ.»

Лейтенантъ Корниловъ 2-й по поводу вопроса, возбужденнаго г. Ратьковымъ, представилъ слѣдующее мнѣніе, совершенно противорѣчащее мнѣнію послѣднаго.

ПО РАНГОУТУ.

«Со всеобщимъ уменьшеніемъ рангоута я совершенно не согласенъ, но подробнѣе буду говорить объ этомъ ниже, въ отлѣлѣ о парусности. Скажу только, что безъ гика, въ нѣсколько свѣжій вѣтеръ никогда нельзя поставить хорошо триселя, а тѣмъ менѣе безъ большой возни взять у него рифы.

«Противъ утоненія бизань-мачты я ничего не имѣю сказать, тѣмъ болѣе, что за это мнѣніе авторитетъ лицъ, несравненно опытнѣйшихъ меня въ морскомъ дѣлѣ; даже прибавлю, что на «Пластунѣ» въ обратномъ плаваніи были сняты одна пара вантъ, передняя краспица и стень-ванты для того, чтобы по возможности облегчить бизань-мачту. Но не понимаю возможности опредѣ-

лить мѣсто и уклонъ бизань-мачты удобствомъ подъема винта; то и другое опредѣляется центромъ всей парусности, и на клиперахъ тѣмъ менѣе можно опустить это правило, что задняя парусность велика и руля иногда много ходитъ на вѣтрѣ.

«Что касается до мѣста гротъ-мачты, то допустивъ уже разъ фактъ большой задней парусности, не можетъ встрѣтиться надобности въ переноскѣ степса этой мачты назадъ, а слѣдовательно и въ шпорѣ съ дирою для вала. Мнѣніе же, что при желѣзномъ шпорѣ котлы не могли служить помѣхою мачтѣ, мнѣ кажется, несправедливо: при трехъ котлахъ высокаго давленія едва ли возможно пропустить шпоръ въ трубу въ среднемъ котлѣ, а при двухъ, раздвинувъ для шпора котлы, потеряется много драгоцѣннаго мѣста въ угольныхъ ящикахъ.

«Длина, уклонъ и вооруженіе бушприта съ его продолженіями совершенно удовлетворительны, говоритъ г. Ратьковъ. При отправленіи эскадры съ Амура въ обратное плаваніе было предположеніе увеличить на «Пластунѣ» длину бушприта, не измѣняя длины его продолженій,—на томъ основаніи, что убравъ кливеръ, при боковомъ вѣтрѣ, клиперъ не такъ много потеряетъ ходу. Сравнивъ отношеніе площади кливера къ марселямъ на клиперахъ, съ тѣмъ же отношеніемъ на корветахъ, нельзя не согласиться, что убравъ кливера, первые тотчасъ же отстстанутъ отъ корветовъ; прибавивъ къ этому, что при большомъ волненіи съ носу, клиперу, какъ судну болѣе низкому, скорѣе придется убрать кливеръ, нежели корвету, и вспомнивъ какъ иногда, стоя на вахтѣ на клиперѣ въ эскадрѣ, при брамселѣ въ одинъ рифъ, но безъ кливера, я мучился невозможностью поставить послѣдній и держаться съ корветами,—я смѣло буду стоять за удлиненіе бушприта. Убравъ кливеръ, приходилось иногда уменьшать и заднюю парусность, и такимъ образомъ терять до $2^1/_2$ узловъ ходу. Эта цифра заставляла ставить кливеръ въ полъ-утлегаря,—мѣра облегчавшая утлегарь, но едва ли помогавшая много стеньгѣ и носу судна. Вынесенный же болѣе напередъ, большой форъ-стеньги-стаксель, мнѣ кажется, въ этомъ случаѣ удовлетворилъ бы всѣмъ требованіямъ.

«Желѣзные бейфуты на нижнихъ реяхъ, о необходимости которыхъ говоритъ г. Ратьковъ, были сдѣланы въ Шербургѣ на

всѣхъ трехъ клиперахъ эскадры капитана 1 ранга Кузнецова, и мнѣ кажется вездѣ оправдали мнѣніе о пользѣ, которую они приносятъ, позволяя болѣе брасопить фока-рей безъ контра-браса, уничтожая работу при стягиваніи и раздергиваніи пеньковаго бейфута и уменьшая треніе реевъ о такелажъ. Когда-то существовало мнѣніе, что бейфуты эти на клиперахъ могутъ помѣшать въ свѣжій вѣтеръ въ морѣ спуску нижнихъ рей на палубу, и на этомъ основаніи на «Пластунѣ», при выходѣ изъ Саймонсъбая бейфутъ съ фока-рея былъ даже снятъ и замѣненъ пеньковымъ съ прибавкою деревяннной подушки на рей. Но впослѣдствіи, когда мы прошли Индѣйскій океанъ и убѣдились, что онъ вовсе не такъ страшенъ, какъ объ немъ разсказываютъ, и едва ли можетъ заставить спускать нижнія и марса-реи, которыя такъ необходимы для постановки прямыхъ парусовъ при частыхъ попутныхъ штормахъ, дающихъ возможность пробѣгать громадныя пространства въ короткое время,—то увидали безполезность этой мѣры. Что же касается до бугеля, то на нѣкоторыхъ судахъ онъ дѣйствительно немного вертится при брасопкѣ реевъ, и мнѣ кажется, это происходитъ отъ гнилости мачты, которая такъ быстро показывается въ деревѣ подъ бугелями. Переломъ мачты на «Новикѣ» вѣроятно обратитъ серьезное вниманіе на устраненіе этого неудобства,—замѣною ли желѣзныхъ бугелей мѣдными, какъ на нѣкоторыхъ американскихъ клиперахъ, или же вставкою дубовыхъ шкалъ, которыя предлагаетъ г. Ратьковъ.

ПО ПАРУСНОСТИ.

«Съ мнѣніемъ объ уменьшеніи парусности въ размѣрахъ, которые предлагаетъ г. Ратьковъ, мнѣ кажется, нельзя согласиться. Изъ статьи его видно, что онъ предполагаетъ вооруженіе фокъ-и гротъ-мачтъ обыкновенное корветское, т. е. при укороченныхъ немного реяхъ (положимъ на 2 фута), и на 10 футъ мачтахъ—обыкновенные фокъ-и гротъ; на сколько я могъ понять, при этомъ онъ оставляетъ тѣже немного укороченныя шкунскія стеньги однодеревки, укорачиваетъ марса-и брамъ-реи, уничтожаетъ бомъ-брамсели и уменьшаетъ такимъ образомъ площадь прямой парус-

ности на фокъ-мачтѣ почти на 1000 квадратныхъ футъ. Если къ этой цифрѣ прибавить другіе 1000 футъ, уничтоженныхъ такимъ же образомъ на гротъ-мачтѣ, и оба настоящіе, непризнанные за-нужные г. Ратьковымъ, трисели, изъ которыхъ каждый равняется 1480 квадратнымъ футамъ, то увидимъ, что парусность клипера уменьшится на 4960 квадр. футъ. Полная его парусность въ бейдевиндъ, безъ бри-фока и бри-грота, около 12000 кв. футъ; намъ же въ обратомъ плаваніи на «Пластунѣ» случалось носить по цѣлой недѣлѣ въ пасатѣ въ полный бейдевиндъ до 18000 квадратныхъ футъ парусности. Мы разумѣется не отставали отъ корветовъ и на большую парусность не жаловались; но этимъ однако я не хочу сказать, что парусность эта не была велика для клипера, а напротивъ, думаю, что она можетъ быть полезна лишь въ пасатѣ; въ другихъ же случаяхъ, по моему, въ бейдевиндъ не слѣдуетъ носить бри-фока и бри-грота, а въ полный вѣтеръ— триселей; такимъ образомъ громадные бри-фокъ и бри-гротъ въ полный вѣтеръ замѣнятъ какъ трисели, такъ и всѣ лисели, которые могли бы быть на клиперахъ при обыкновенномъ корветскомъ вооруженіи. Но возраженіе же, которое мнѣ могутъ сдѣлать, что и въ бейдевиндъ выгоднѣе имѣть прямые паруса, нежели трисели, я отвѣчу тѣмъ, что уборка бри-фока и бри-грота въ бейдевиндъ до такой степени затруднительна, что въ нѣсколько свѣжій вѣтеръ требуетъ вызова всей команды на верхъ и рѣдко обходится безъ того, чтобы не упустить части паруса за бортъ. Имѣть-же эти паруса при настоящей ихъ величинѣ привязанными къ реямъ еще болѣе неудобно: при шквалѣ тяжело будетъ ихъ взять на гитовы и разумѣется тяжелѣе, нежели ставить и въ крайности даже отдать всѣ подъемные гордени; такъ что настоящій фокъ и гротъ могутъ быть допущены лишь тогда, когда укоротятъ мачты, а при этомъ, какъ мы видѣли, парусность уже черезъ-чуръ много уменьшится. По моему, ужъ если оставлять на клиперахъ тѣ же шкунскіе марсели, то необходимо оставить и ту же длину мачть.

«Что касается брамъ-лисслей, то они такъ малы, что едва ли не напрасно только обременятъ марса-реи лисель-спиртами; при уменьшенныхъ брамселяхъ площадь обоихъ брамъ-лисслей будетъ не болѣе 450 квадратныхъ футъ, что разумѣется никакъ не мо-

жетъ съ избыткомъ, какъ говоритъ г. Ратьковъ, замѣнить 2000 квадратныхъ футъ, которые онъ предполагаетъ отрѣзать отъ прямыхъ парусовъ обѣихъ мачтъ.

«Уничтоженіе бомъ-брамселей при ихъ малой площади разумѣется будетъ незамѣтно для всей парусности клипера, но преобразованіе при этомъ на «Опричникѣ» и «Пластунѣ,« настоящихъ брамселей въ летучіе— считаю лишнимъ: съ летучими, по моему, вообще болѣе возни, и при шквалѣ съ ними гораздо труднѣе убраться нежели взять настоящіе на гитовы. Сравнить же ихъ съ корабельными бомъ-брамселями нельзя: тѣ не носятся такъ долго, какъ брамсели, и не могутъ при уборкѣ и постановкѣ затруднить карабельную вахту, какъ затрудняли летучіе брамсели ночью одно отдѣленіе клиперской команды, состоявшее иногда, не считая унтеръ-офицеровъ, часовыхъ, рулевыхъ и сигнальщика, отъ 10 до 16 человѣкъ.

«Уменьшеніе штормовыхъ триселей и придѣлка къ нимъ 3-го рифа едва ли необходимы. Въ три года плаванія мнѣ ни разу не случилось испытать вѣтра, при которомъ клиперу было бы тяжело подъ его зарифленнымъ гротъ-триселемъ. Мнѣ кажется, что уменьшеніемъ этой ничтожной парусности клиперъ скорѣе будетъ поставленъ въ необходимость черпать обоими бортами, что́ и случалось иногда намъ испытывать при стихавшемъ вѣтрѣ, когда парусовъ держали менѣе, нежели позволяла сила вѣтра. Въ большихъ широтахъ Южнаго океана, подходя къ Магелланову проливу, эскадрѣ нашей случилось два раза при противномъ штормѣ лежать въ дрейфѣ; о силѣ вѣтра можно судить потому, что корветы крѣпили форъ-марсели, а клиперъ превосходно лежалъ также подъ гротъ-марселемъ, фокъ-стакселемъ и зарифленными штормовыми форъ-триселемъ и бизанью. Правда, онъ нерѣдко черпалъ подвѣтреннымъ бортомъ, но это такъ обыкновенно и естественно при его низкихъ бортахъ, что нисколько не смущало насъ; навѣтреннымъ же онъ не черпнулъ ни разу, какъ и всегда въ бейдевиндъ, когда поставлены надлежащіе паруса. Въ Индѣйскомъ океанѣ, на «Пластунѣ», намъ случилось не подымать у гротъ-триселя гардели до мѣста, а почти оставить усы гафеля у гика, но это было сдѣлано потому, что не успѣли перемѣнить гротъ-триселя и оставили настоящій въ 3 рифа. Мы

пробовали тогда же, когда вырвало фокъ-стаксель, остаться подъ однимъ этимъ триселемъ, но удары волнъ въ корму заставили тотчасъ-же привязать и поставить на леерѣ фокъ-стакселя зарифленный форъ-стенги-стаксель. Въ послѣдствіи, въ 1859 году, клиперъ «Джигитъ» выдержалъ въ Восточномъ океанѣ, у южныхъ береговъ Японіи, ураганъ, находясь весьма близко отъ его центра, потерялъ 4 паруса, но не несъ менѣе большаго гротъ-триселя въ три рифа.

«Нельзя не согласиться съ мнѣніемъ, что при постоянныхъ фокѣ и гротѣ большіе трисели безполезны; но я, какъ уже сказалъ выше, не считаю удобнымъ имѣть постоянными фокъ и гротъ при настоящей ихъ величинѣ; укоротивъ же мачты, полагаю необходимымъ увеличить въ вышину марсели и брамсели, т. е. сдѣлать настоящее корветское вооруженіе съ марсами, передвинувъ, если можно, для уменьшенія уклона мачтъ пяртнерсы ихъ впередъ. Думаю, что при этомъ лучше бы оставить треугольные унтеръ-лисели вмѣсто четыреугольныхъ, которые, при маломъ возвышеніи выстрѣловъ отъ воды, были бы неудобны на волненіи. Переносные же выстрѣлы для фока-галса считаю совершенно неудобными: при постоянномъ фокѣ ихъ слѣдуетъ непремѣнно замѣнить, если есть какая-либо возможность, настоящими фока-галсъ-боканцами; вѣроятно всякій служившій на клиперахъ, хорошо помнитъ возню при переноскѣ этихъ выстрѣловъ съ галса на галсъ, и въ противность мнѣнію г. Ратькова, согласится со мною, что они могли быть допущены лишь при бри-фокѣ, который прежде предполагалось носить только при полныхъ вѣтрахъ. При замѣнѣ на клиперахъ шкунскаго вооруженія корветскимъ, уничтожатся всѣ главнѣйшія неудобства ихъ, какъ судовъ парусныхъ: не будетъ тяжелыхъ гиковъ, бри-фока и бри-грота, съ ихъ безчисленными снастями, громадныхъ триселей, кливера и стакселя, которые замѣнятся парусами, болѣе соотвѣтствующими величинѣ судна и числу команды; далѣе, уничтожатся переносные гротъ-и бизань-штаги, которые отнимаютъ такъ много рукъ при поворотахъ, и наконецъ явится возможность значительно укоротить мачты, такъ что уже не представится надобности рубить ихъ въ свѣжій вѣтеръ при большомъ волненіи въ океанѣ... Если же корветскіе марсели будутъ признаны не совсѣмъ удобными; то до-

пустивъ только такой на фокъ-мачтѣ съ фокомъ, гротъ-мачту оставить въ ея настоящемъ видѣ, уничтоживъ однако вовсе бригротъ, и замѣнивъ его большимъ гротъ-стакселемъ. Подобное вооруженіе, можетъ быть, покажется у насъ нѣсколько страннымъ, но въ Китаѣ и Японіи мы встрѣчались съ американскимъ купеческимъ клипером «Мори», точно такъ вооруженнымъ, а въ Бразиліи—съ нѣсколькими бригами, и въ томъ числѣ съ однимъ англійскимъ военнымъ, у которыхъ гротъ-мачта была вооружена шкунскимъ марселемъ. «Мори» очень красивое судно и ходитъ хорошо; по крайней мѣрѣ одинъ изъ нашихъ клиперовъ не могъ съ нимъ тягаться, неся въ бакштагъ подъ парами всѣ паруса. Такой гротъ-стаксель былъ одно время употребляемъ на «Стрѣлкѣ» и «Пластунѣ»; его не шили, а ставили вмѣсто него на леерѣ запасный большой форъ-стеньги-стаксель. Площадь этого паруса вмѣстѣ съ триселемъ немногимъ меньше большаго бри-грота, и мнѣ кажется съ пользою замѣняла послѣдній въ сомнительную погоду.»

Командиръ клипера «Абрекъ», капитанъ-лейтенантъ Пилкинъ говоритъ, «что парусность клипера мала, чему яснымъ практическимъ доказательствомъ — продолжаетъ онъ — служитъ то, что при свѣжемъ вѣтрѣ могли нести паруса нѣсколько болѣе встрѣчавшихся купеческихъ клиперовъ и тогда держались съ ними хорошо. При тихихъ же вѣтрахъ, къ сажалѣнію и досадѣ, вижу всегда ихъ превосходство надъ собой, что̀ думаю отстранить удлинивъ стеньги, а слѣдовательно увеличивъ и марсели футъ на 5. Сдѣлавъ отдѣльныя брамъ-стеньги, можно увеличить брамсели фута на $1^1/_2$ и прибавить бомъ-брамсели; реи на бизань-мачту также были-бы не лишними; но боюсь, что это заставитъ клиперъ много идти къ вѣтру. Удлинивъ стеньги, хорошо бы марсы сдѣлать нѣсколько шире. Мачты, думаю, слѣдуетъ утолстить или наложить на нихъ шкалы».

Командиръ клипера «Изумрудъ», капитанъ-лейтенантъ Брылкинъ говоритъ, что при большомъ разстояніи между гротъ- и фокъ-мачтами—97 футъ, для попутныхъ вѣтровъ, при большихъ переходахъ, было-бы не лишнее имѣть гротъ-унтеръ-лисель; онъ не будетъ отнимать вѣтра отъ фоковыхъ парусовъ.

Въ пасатѣ капитанъ-лейтенантъ Брылкинъ устраивалъ треугольный грота-унтеръ-лисель изъ подвѣтреннаго форъ-унтеръ-лиселя; но площадь оказалась очень небольшая, да онъ и стоялъ не такъ хорошо, какъ стоялъ бы четырехугольный, съ галсомъ на выстрѣлѣ подъ грота-реей.

Когда случалось въ довольно свѣжій вѣтеръ нести марсели въ 2 рифа, безъ фока, тогда ноки фока-реи такъ выгнуло къ верху, что, дабы рея не сломалась, необходимо было взять унтеръ-лисель-фалъ въ помощь фока-брасу, на шкафутъ, подъ такимъ же угломъ, какъ фока-контръ-брасъ, что́ и не давалоноку выгибаться къ верху.

Вообще же нижнія реи на клиперѣ жидки, особенно фока-рея. При брасопкѣ ея въ бейдевиндъ, навѣтренный нокъ сильно гнулся отъ фока-браса, что́ заставило основать передній фока-брасъ, или какъ мы называемъ, фока-контра-брасъ; нижній блокъ его взятъ на бушпритъ и тянулся на бакѣ.

На переходѣ изъ Ріо-Жанейро на мысъ Доброй Надежды, сѣла въ шлагтовѣ форъ-стеньга, а потому вмѣсто нея подняли запасную. Но на переходѣ Индѣйскимъ океаномъ сѣла и эта стеньга. У обѣихъ стеньгъ раскололась мякоть дерева между шлагтовной дырой и нижнимъ стень-вынтрепнымъ шкивомъ. По мнѣнію капитанъ-лейтенанта Брылкина, два шлагъ-вынтрепные шкива врѣзать въ клиперскую стеньгу вредно для стеньги и безполезно, потому что стеньги на клиперѣ поднимаются на одномъ стень-вынтрепѣ.

Командиръ клипера «Стрѣлокъ», лейтенантъ Егершельдъ, доносилъ, что на клиперѣ, въ бейдевиндъ, носили бри-фокъ, безъ котораго, по его словамъ—парусность недостаточна. Бри-фокъ прибавлялъ 1 узелъ, а иногда и болѣе.

b) *Корветовъ.*

Командиръ корвета «Калевала», капитанъ-лейтенантъ Давыдовъ, говоритъ: «корветъ имѣетъ большую парусность на весьма высо-

комъ рангоутѣ; такъ напримѣръ, мачты «Калевалы» 10 фут. выше мачтъ Амурскихъ корветовъ; не смотря на это, рангоутъ устанавливается весьма прочно, что́ вмѣстѣ съ чрезвычайною остойчивостію корвета, дозволяло́ носить большіе паруса, и я думаю, что буду справедливъ, если выражу мнѣніе, что эти два качества были главными причинами, по которымъ мы часто пріобрѣтали большія скорости».

Командиръ корвета «Варягъ», капитанъ-лейтенантъ Лундъ, доносилъ, что передняя парусность корвета мала; при ходѣ 6—7 узловъ, корветъ не могъ носить бизани, даже въ бейдевиндъ, и имѣлъ постоянно много руля на вѣтрѣ, а потому полагалъ полезнымъ, если будутъ строить корветы, подобные или близкихъ размѣреній съ корветомъ «Варягъ», то удлинить фокъ-мачту на 7 футъ, т. е. вмѣсто 80 футъ, сдѣлать 87 футъ, и тогда она будетъ на 3 фута 9 дюйм. выше гротъ-мачты; это на глазъ хотя и будетъ безобразно, ибо разносъ мачтъ очень большой, но за то изъ этого будетъ существенная польза, такъ какъ этимъ площадь фока увеличится на 441 квадр. футъ.

Увеличивая фокъ-мачту, можно будетъ также увеличить передніе нижніе паруса, а для соблюденія пропорціональности размѣровъ рангоута, увеличить вмѣстѣ съ тѣмъ ихъ діаметръ, въ особенности утлегаря, который теперь $10^{3}/_{4}$ дюйм., а требуетъ быть $11^{1}/_{4}$ дюймъ.

Вообще, по мнѣнію капитанъ-лейтенанта Лунда, рангоутъ малъ, главное жидокъ (кромѣ мачтъ), такъ напримѣръ, стеньги слѣдуетъ увеличить: гротовую и фоковую на $4^{1}/_{2}$ фута, а крюсельную на $2^{1}/_{2}$ ф. и діаметръ первыхъ на $1^{1}/_{2}$, а крюсельной на 1 дюймъ. Затѣмъ увеличить діаметры брамъ-и бомъ-брамъ стенегъ и бомъ-утлегаря, которые имѣютъ: гротовая и фоковая 10 дюймъ, а желательно имѣть 11 дюйм.; крюйсъ-стеньга $6^{3}/_{4}$ дюйм., увеличить на 1 дюймъ; бомъ-утлегарь теперь 7 дюйм., а требуется, покрайней мѣрѣ, $8^{1}/_{4}$ д. въ діаметрѣ.

Бомъ-утлегарь и бомъ-брамъ-стеньга въ особенности тонки; бомъ-брамсели и бомъ-кливеръ приходится иногда убирать даже въ ровный умѣренный вѣтеръ. «Конечно—говоритъ капитанъ-лейтенантъ Лундъ, толстый рангоутъ некрасивъ; но за то при немъ можно носить паруса, дозволяющіе дѣлать быстрые переходы».

Командиръ корвета «Богатырь», капитанъ-лейтенантъ баронъ Бухольцъ, доносилъ также, что рангоутъ малъ для корвета въ 2000 тоннъ.

c) *Шкунъ.*

Командиръ шкуны «Алеутъ», лейтенантъ Рогуля, нашелъ, что парусность шкуны мала, а потому, въ видѣ опыта, онъ поднялъ на гротъ-мачтѣ, въ добавокъ къ сдѣланному раньше бри-гроту, запасные фоковые: марсель, брамсель и бомъ-брамсель, а одинъ изъ косыхъ унтеръ-лиселей обратилъ въ гротъ-стеньги-стаксель. Въ видахъ того, что прибавленіе задней парусности поведетъ много руля на вѣтеръ, мачтамъ далъ меньшій уклонъ, а большой шкунскій гротъ замѣнилъ запаснымъ форъ-триселемъ.

Испытавъ эту парусность, лейтенантъ Рогуля сожалѣлъ, что не сдѣлалъ этого еще въ NO пасатѣ.

d) *Канонирскихъ лодокъ.*

Командиръ лодки «Соболь», капитанъ-лейтенантъ Пилкинъ, говоритъ, что полезно было-бы удлинить на лодкѣ бушпритъ и утлегарь, съ увеличеніемъ на нихъ косой парусности, что уменьшило бы хожденіе на вѣтрѣ руля. Такъ напримѣръ на лодкѣ руль ходилъ въ бакштагъ 2 шлага и болѣе.

Осуществленный на лодкѣ проектъ контръ-адмирала Лихачева— удлиненіе фокъ-мачты и съ нею всей передней парусности, — по замѣчаніямъ командира, увеличилъ скорость хода лодки.

На «Соболѣ» только одинъ прямой унтеръ-лисель, тогда какъ, по мнѣнію командира, ихъ слѣдовало бы имѣть по обѣ стороны. На гротъ-мачтѣ вовсе нѣтъ лиселей; но ихъ очень полезно имѣть по слѣдующимъ причинамъ: 1) они увеличиваютъ ходъ; 2) если вырветъ фоковые лисели, то гротовые будутъ служить вмѣсто нихъ; 3) если сломаетъ лисель-спирты на форъ-марсѣ, то ихъ можно замѣнить гротъ-марсельными, не занимая мѣста на палубѣ;

4) если повредится фока-рея, можно скорѣе замѣнить ее грота-реею, такъ какъ оковка для лисель-спиртовъ будетъ одинакова. По его мнѣнію, можно также увеличить брамсели около 4-хъ футъ въ вышину. Для укрѣпленія брамъ-стеньги понадобится сдѣлать отводы для бакштаговъ, или же увеличить на 2 фута марсели и на столько же брамсели.

II. По корпусу судна.

Капитанъ-лейтенантъ Ратьковъ, между прочимъ писалъ: «Нужно изыскать средство уменьшить боковую качку. Уменьшеніемъ рангоута нѣсколько достигнется эта цѣль, но этого недостаточно. Что́ еще надо сдѣлять, я сказать не умѣю.

«Борта непремѣнно нужно сдѣлать выше на футъ, или даже на полтора. Для этого понадобится вывести до планшира гораздо большее число топъ-тимберсовъ, иначе бортъ не будетъ имѣть достаточной крѣпости. Теперь борта такъ низки, что даже при неслишкомъ жестокомъ вѣтрѣ и волненіи, клиперъ черпаетъ обѣими бортами, принимаетъ на палубу съ навѣтра валъ, который бы могъ разбиться объ него; я не говорю о безпрестанныхъ всплескахъ, половины которыхъ можно бы избѣгнуть возвышеніемъ бортовъ. Конечно, при жестокомъ волненіи или при ураганѣ такое мелкое судно какъ клиперъ, не можетъ иногда не черпнуть, но слѣдуетъ стараться по возможности уменьшить эти случаи. Англійскія и французскія канонирскія лодки, посылаемыя въ Китай, гораздо меньше нашихъ клиперовъ, но имѣютъ борта гораздо выше.

«На французскихъ я самъ видѣлъ какъ увеличивали ихъ для дальняго плаванія, а англійскія кажется построены съ высокими бортами.

«Шпигаты слѣдуетъ разширить: прибавлять число ихъ безполезно. По просьбѣ командировъ прибавлено въ 1859 году по два шпигата со стороны: одинъ изъ нихъ около средины машиннаго люка приноситъ нѣкоторую пользу, а другой,—противъ средины рубки, болѣе вреденъ чѣмъ полезенъ—черезъ него гораздо болѣе

поддаетъ, чѣмъ стекаетъ воды, здѣсь палуба имѣетъ покатость и вся вода бѣжитъ къ срединѣ, гдѣ ее и безъ того больше всего скопляется. Я очень жалѣю, что не просилъ разширить шпигатовъ. По два шпигата съ носу и по одному съ кормы можно оставить такими какъ они теперь, а всѣ средніе слѣдуетъ сдѣлать вдвое шире, при той же вышинѣ ихъ отверстія. Увеличивая же число шпигатовъ, значительно ослабится ватервельсъ.

«Высокіе комельсы, сдѣланные на клиперахъ, положительно необходимы и очень хороши, но слѣдуетъ сдѣлать лучшее приспособленіе для стеклянныхъ рамъ: въ шпигатики комельсовъ (безъ которыхъ нельзя обойтись при теперешнемъ устройствѣ) попадаетъ много воды. Это главная причина прибыли воды въ трюмѣ во время качки, не говоря уже, что машина и каютъ-компанія почти всегда залиты. Этотъ недостатокъ я видѣлъ и прежде и просилъ исправленія его въ дефектѣ 1858 года, но признаюсь, не умѣлъ предложить средства исправить его. По просьбѣ моей, капитанъ надъ портомъ, раздѣляя совершенно мое мнѣніе, поручилъ столярному мастеру привести люки въ порядокъ. Столярный мастеръ не зналъ какъ это сдѣлать и все исправленіе окончилось приведеніемъ въ порядокъ реекъ и шпигатовъ. Выходя изъ Кронштадта, я видѣлъ неудовлетворительность исправленія, но какъ помочь этому—мнѣ не приходило въ голову, а столярный мастеръ спрашивалъ только: что прикажете сдѣлать? Теперь же я вижу, что передѣлка была бы самая простая: слѣдовало на комельсы сдѣлать обыкновенныя коробки съ покатостію въ обѣ стороны, какъ дѣлается у насъ на мелкихъ судахъ и на всѣхъ пароходахъ. Для такихъ коробокъ надъ каютъ-компанейскимъ люкомъ—не было никакого препятствія; надъ машинными люками ихъ нужно было сдѣлать нѣсколько сложнѣе, по причинѣ барказа, но все же сдѣлать возможно. Странно, какъ не замѣтилъ этого столярный мастеръ, отдѣлывающій и исправляющій каждый годъ сотни такихъ люковъ! Этотъ важный недостатокъ произошелъ отъ непростительной съ моей стороны забывчивости, такъ какъ капитанъ надъ портомъ разрѣшилъ устроить люки, какъ я самъ найду лучшимъ; потому я нарочно распространяюсь объ этомъ, чтобъ показать какъ малѣйшее невниманіе или забывчивость могутъ заставить страдать десятки, а иногда и сотни людей, въ продолженіе цѣлой

кампаніи. Люки же эти такъ у насъ обыкновенны, что нельзя даже предположить чтобъ они были мнѣ неизвѣстны.

«Надъ сходнымъ машиннымъ люкомъ слѣдуетъ сдѣлать желѣзную поворотную ручку, подобную устроенной надъ форъ-люкомъ парохода «Рюрикъ.

«Изъ машиннаго отдѣленія непремѣнно долженъ быть ходъ въ каютъ-компанію, иначе нельзя имѣть сообщенія съ машиною, когда вода ходитъ по палубѣ въ большомъ количествѣ, и когда сходный машинный люкъ долженъ быть заколоченъ; люкъ этотъ находится противъ самой средины судна и здѣсь вода будетъ гораздо выше комельсовъ, потому открытіе этого люка можетъ быть гибельно.

«Въ 1858 году я убѣдился въ невозможности держать мокрую провизію въ ахтеръ-люкѣ, помѣщенномъ въ кочегарной каютѣ; въ трехмѣсячную кампанію мясо испортилось совершенно, масло растопилось и прогорькло; потому въ 1859 году я перенесъ въ этотъ ахтеръ-люкъ бродъ-камеру; но сохранять здѣсь морскую провизію, оказалось другое неудобство:—въ качку вода въ трюмѣ разливается далеко къ бортамъ, попадаетъ черезъ переборку въ бродъ-камеру, подмачиваетъ сухари, которые гніютъ и заражаютъ другіе, такъ что послѣ урагана въ Индѣйскомъ морѣ пришлось выкинуть за бортъ около 20 % всего количества, а въ другіе переходы испорченныхъ сухарей оказывалось около 10%. Конечно, этого можно бы избѣжать, сдѣлавъ переборки бродъ-камеры желѣзныя, не пропускающія воду, чѣмъ еще выигралось бы значительно мѣсто, занимаемое теперь столбами тяжелой плотничной, разсохшейся переборки. Или даже, если не сдѣлаютъ желѣзной переборки, то сдѣлать въ бродъ-камерѣ одинъ лагъ лекальныхъ систернъ вышиною 4 фута; въ нихъ насыпать сухари, а остальные—сверхъ систернъ; полагаю, что желѣзная переборка будетъ стоить дешевле и исполнитъ то же назначеніе; съ другой стороны систерны предохранятъ хотя часть сухарей отъ сырости, могущей быть по борту, и отъ воды, попадающей сверху. Во всякомъ случаѣ, по моему мнѣнію, это лучшее мѣсто для храненія сухарей, принявъ предложенныя предосторожности. Здѣсь можно помѣстить сухарей на 3 мѣсяца на 90 человѣкъ.

«Въ прежней бродъ-камерѣ, въ кормѣ, подъ капитанской каю-

той, слишкомъ много мѣста для мокрой провизіи. Къ счастію тамъ есть систерны, въ которыхъ хранятся крупа, горохъ и часто сухари, и все это не портится, не смотря на непосредственное сосѣдство съ мокрой провизіей. Здѣсь помѣщается крупъ, гороху, всей мокрой провизіи, разныхъ провизіонныхъ мелочей (чай, сахаръ, патока и проч.)— на четыре мѣсяца. Все сохраняется отлично; до сихъ поръ ничего не испортилось. Надо замѣтить, что вся провизія отличная, особенно русскія масло и мясо два раза перешли черезъ экваторъ и такъ же хороши, какъ когда были приняты на клиперъ (*).

«Однако все же лучше отдѣлить сухую провизію отъ мокрой, сдѣлавъ поперечную переборку, помѣстивъ впереди систерны съ сухой провизіей и прочія сухія мелочи, а мокрую провизію сзади. Ходъ къ мокрой провизіи оставить прежній, сзади рубки, отъ винта,—а къ сухой провизіи ходъ долженъ быть или изъ каютъ-компаніи или изъ капитанской каюты. Конечно, доставать ее должно не болѣе одного раза въ недѣлю.

«Рубка построена не довольно прочно; при большомъ волненіи случается, что валъ перекатывается черезъ нее; я опасаюсь что снесетъ ее; потому надо обратить на нее особенное вниманіе при ея постройкѣ. Не смотря на то, что она внутри обита парусиной на войлокѣ, вездѣ дуетъ; окна бухнутъ, съ трудомъ отворяются и затворяются, а иногда и совсѣмъ нельзя этого сдѣлать. Деревянные щиты для закрыванія боковыхъ оконъ во время волненія— не совсѣмъ удобны: ихъ почти никогда нельзя поднять когда нужно и разъ поднявши рѣдко удается опустить—почти всегда нужно отнимать щитъ; кромѣ того, врядъ ли эти тоненькія дощечки способны предохранить стекла отъ удара волнъ. Если стекла до сихъ поръ цѣлы, то потому, что они зеркальныя. Между тѣмъ черезъ эти задвижки вода пробирается между наружными и внутренними щитами рубки и потомъ стекаетъ въ каюту. По моему мнѣнію, наружные жалузи, сдѣланные прошлаго года на клиперѣ

(*) Мясо приготовлено купцомъ Блиновымъ; масло принято изъ Кронштадскихъ провіантскихъ магазиновъ. При этомъ я долженъ повиниться: при пріемѣ масла оно показалось мнѣ горьковато и я пріостановилъ пріемку; но потомъ, увидя, что въ продажѣ нѣтъ лучшаго, приказалъ принимать его. Масло оказалось отличное.

«Наѣздникъ», гораздо лучше исполняютъ назначеніе задвижекъ, оставляютъ въ каютѣ нѣсколько свѣта, пропускаютъ воздухъ и предохраняютъ отъ жары въ тропикахъ и не пропускаютъ воду между щитами. На «Разбойникъ» такихъ жалузи сдѣлать не успѣли; считаю ихъ очень полезными.

«Боковыя каюты рубки должны имѣть высокіе пороги. Вода часто вливается подъ рубку въ значительномъ количествѣ и не встрѣчаетъ никакого препятствія забѣгать въ боковыя каюты. Изъ навѣтренной она сама выльется обратно, а изъ подвѣтренной трудно ее выжить. Пороги, такіе же какъ и комельсы, часто предохранятъ эти каюты отъ наводненій. Конечно бываютъ случаи, когда и комельсы не помогутъ, но это случилось всего одинъ разъ.

«На задней сторонѣ рубки три двери—средняя створчатая въ ахтеръ-люкъ, двѣ другія, ординарныя—въ штульцы. Первую отворять и затворять мѣшаетъ стойка поднятаго винта, и дверь должна быть растворена весь походъ; боковыя двери, когда онѣ отворены, безпрестанно ломаетъ румпелемъ, когда кладется руль наборть и, что можетъ быть еще важнѣе, онѣ мѣшаютъ положить руль на бортъ. Всѣ три двери слѣдуетъ сдѣлать задвижными въ рельсахъ на роульсахъ, такъ чтобъ дверь не отходила отъ рубки.

«Рубку сверху слѣдуетъ покрыть самою толстою держаною парусиною № 1, которую сшивать паруснымъ швомъ, т. е. кромки въ накладку. Тонкую парусину скоро прошаркаютъ ногами. Новая парусина такъ много сжимается во время дождя, что сгноитъ палубныя доски на рубкѣ, а въ сухую погоду сама становится мѣшкомъ, не смотря на то что выкрашена съ обѣихъ сторонъ, тогда какъ держаная, но еще хорошая парусина, не можетъ ни такъ сжиматься, ни такъ тянуться, и подъ краскою будетъ держаться въ нормальномъ состояніи. Обыкновенный швовъ скоро рвется частію отъ ходьбы по ней, частію отъ вытяжки парусины; починка разорваннаго шва возможна не иначе, какъ отнявъ карнизы рубки и снявъ съ нее парусину, слѣдовательно очень затруднительна во время кампаніи; потому заранѣе надо принять всѣ предосторожности къ предупрежденію починокъ.

«Столярная работа въ рубкѣ удовлетворительна, но въ каютъ-компаніи и въ палубѣ очень плоха; всѣ переборки разваливаются,

настоящихъ щитовъ не сдѣлано, такъ что каютъ-компанію и каюты должны были обить ситцемъ. Ситецъ хорошо держится только въ капитанской каютѣ, а въ каютъ-компаніи и каютахъ въ 9 мѣсяцевъ перемѣненъ два раза и онъ никогда не бываетъ въ такомъ состояніи какъ бы слѣдовало. Оставить безъ обивки невозможно; щитовъ нѣтъ и каютъ-компанія имѣла бы видъ сарая.

«Полагаю полезнымъ устроить для провизіи, между бортомъ и боковыми стѣнами рубки, рундуки фута $2^1/_2$ вышиною, какъ это дѣлается на купеческихъ судахъ. Конечно въ нихъ нельзя положить сухарей, но бочонки, бутылки и т. п. предметы, небоящіеся воды, туть хорошо были бы помѣщены и тогда рубка была бы укрѣплена надежно.

«Необходимо провести вдоль всего трюма цѣпной соръ-тросъ. Это можетъ способствовать уменьшенію, даже, быть можетъ, уничтоженію трюмнаго запаха, такъ какъ подъ котлы нѣтъ доступу. На клиперѣ «Разбойникъ» проведенъ тросовый, но онъ далеко не такъ дѣйствителенъ какъ былъ бы цѣпной, а при изготовленіи къ походу, цѣпныхъ не было въ наличіи и кажется не было еще рѣшено какіе соръ-тросы вводить на нашемъ флотѣ.

«Лебедки на мачтахъ могли-бы быть очень полезны, еслибъ онѣ были лучшей системы; имѣемыя же на клиперахъ требуютъ столько же людей, какъ и для непосредственной тяги, работа ими исполняется въ большее время, потому онѣ почти никогда не употребляются.

«Для подъема якоря необходимо имѣть брашпиль, который очень удобно можетъ быть помѣщенъ на бакѣ. Полагаю, что лучшая система брашпиля, такъ называемый *помповой шпиль*.

«Имѣя брашпиль и хорошія лебедки, можно уничтожить теперешній шпиль впереди гротъ-мачты, на которомъ ростры мѣшаютъ производить работу и близость мачты не позволяетъ дать вымбовкамъ длину достаточную для силы.»

Лейтенантъ Корниловъ 2-й, по поводу этихъ предположеній, сдѣлалъ слѣдующее возраженіе:

«Г. Ратьковъ жалуется на боковую качку; бывалые моряки говорятъ, что на кругосвѣтныхъ корветахъ нашихъ боковая качка не очень велика; я служилъ и на корветѣ, и на клиперѣ, и могу утвердительно сказать, что на первомъ боковая качка безъ вся-

каго сравненія размашистѣе и безпокойнѣе, нежели на второмъ. Гдѣ же на фордевиндъ не бываетъ большой боковой качки? на клиперѣ же она такъ плавна, что мы всегда предпочитали качаться на фордевиндъ, нежели принимать въ багштагъ догонявшіе насъ валы, которые, какъ говоритъ и г. Ратьковъ, никогда не попадали прямо съ кормы. Что же касается килевой качки, то самъ г. Ратьковъ отдаетъ справедливость превосходнымъ качествамъ клипера въ этомъ отношеніи. Дѣйствительно, нельзя вспомнить, безъ особеннаго удовольствія, клипера, штормующаго въ бейдевиндъ; онъ какъ закупоренный, пустой боченокъ легко всплываль на волны и черпалъ только подвѣтренныхъ бортомъ, весьма рѣдко принимая волны съ навѣтра... Намъ случалось иногда черпать слегка носомъ, но мы предпочитали это сильнымъ ударамъ въ корму, и для этой цѣли всегда несли одинъ изъ стакселей, даже когда и форъ-трисель былъ уже закрѣпленъ. Стаксель никогда не ставилъ насъ поперегъ волненія, а слѣдовательно и въ затруднительное положеніе; лежа подъ нимъ и гротъ-триселемъ мы не имѣли нужды въ рулѣ, а закрѣпивъ его, оставляли при немъ только двухъ рулевыхъ. Впрочемъ черпанья эти были такъ маловажны и рѣдки, а качка такъ плавна, что во всѣ три года ни разу не помѣшали варкѣ пищи для команды.

«Опытъ доказалъ, что мнѣніе г. Ратькова о необходимости возвысить борта совершенно справедливо: на «Пластунѣ» въ обратномъ плаваніи въ большихъ южныхъ широтахъ по всему борту на верхній планширъ были положены запасныя рангоутныя деревья и мѣстами, надъ шканечными портами, шлюпочныя сходни на ребро. Эта мѣра конечно избавила насъ отъ большаго количества воды и, кажется, не имѣла вліянія ни на дрейфъ, ни на качку клипера.

«Относительно разширенія и увеличенія числа шпигатовъ можно сказать, что то и другое неминуемо ослабляетъ ватервельсъ безъ особенной, по моему мнѣнію, надобности. Намъ никогда не случалось имѣть на палубѣ воды по верхній планширъ, исключая тѣхъ случаевъ, когда при боковой качкѣ вода на палубѣ переливалась съ борта на бортъ, и такимъ образомъ при кренѣ скоплялась на подвѣтренной сторонѣ; но эти минуты были очень скоропроходящи, и дѣло ни разу не доходило до ведеръ, десят-

комъ которыхъ едва ли можно замѣтить и одинъ шпигатъ. Разширенные же шпигаты прибавляли бы только воды на подвѣтренной сторонѣ, когда вѣтеръ такъ уже свѣжъ, что ихъ опасно закрывать, а между прочимъ отъ крена клиперъ принималъ бы черезъ нихъ воду. Впослѣдствіи, когда приноровились къ парусности клипера, мы рѣже принимали волны, оттого, что въ полный, свѣжій вѣтеръ всегда бѣжали подъ большими фоковыми парусами, оставляя на гротъ-мачтѣ лишь зарифленный гротъ-трисель. Когда сдѣлали гротъ-марсель, мы его въ такихъ случаяхъ не крѣпили, и на фокъ-мачтѣ всегда носили марсель и штормовой бри-фокъ, но никогда не бѣжали подъ однимъ форъ-триселемъ. Эта большая передняя парусность, ни разу не зарывъ клипера носомъ, давала намъ возможность выгодно пользоваться свѣжими попутными вѣтрами, бѣжать отъ 9 до 13 узловъ, придти къ острову Амстердаму въ 17 дней и имѣть на переходѣ отъ мыса Доброй Надежды до Зондскаго пролива 8 суточныхъ плаваній, превышавшихъ 200 миль, тогда какъ еще клиперъ текъ по 9 дюймовъ въ часъ. Мнѣ кажется 10 узловъ, при свѣжемъ попутномъ вѣтрѣ и большомъ волненіи, норма для хода клипера, при которой онъ, еще не слишкомъ страдая отъ разрушительнаго на корпусъ дѣйствія волнъ, наименѣе принимаетъ на палубу догоняющіе его валы.

«Говоря о высокихъ комельсахъ г. Ратьковъ соглашается, что они необходимы и очень хороши, слѣдовательно предполагаетъ устроить обыкновенные люки нашихъ мелкихъ судовъ, — коробки, съ покатостью на обѣ стороны,—неиначе какъ по верхъ этихъ комельсовъ. Коробки эти дѣйствительно не пропустятъ воды внизъ при дождѣ, но едва ли могутъ быть полезны въ штормъ: ихъ смоетъ, или непремѣнно первой волной разобьетъ всѣ стекла. Если же при усиливающемся вѣтрѣ ихъ замѣнятъ глухими люками, то гдѣ же найти мѣсто для этихъ коробокъ?... Разумѣется и мы немало сѣтовали на воду, которая попадала въ каютъ-компанію, и долго искали средствъ отъ нея избавиться: на возвратномъ пути въ Южномъ океанѣ на «Пластунѣ» на комельсы каютъ-компанейскаго люка, независимо отъ глухихъ люковъ, была положена наставка фута въ $1^1/_2$ вышиною; она дѣйствительно часто предохраняла насъ отъ воды, но за то въ морѣ при поднятомъ бар-

казѣ мѣшала людямъ ходить черезъ комельсы этого люка. Въ послѣднее время мы задраивали глухіе люки ганшпугами снизу, отчетливо проконопачивали ихъ и сверху закрывали чехломъ, застегивавшимся по бокамъ комельсовъ на маленькіе обушки, сквозь которые продергивались желѣзные прутья. Мнѣ кажется, что при такой укупоркѣ, если только люки хорошо пригнаны и еще не обломаны, вода внизъ попасть не можетъ,—развѣ только не будутъ забиты деревянными пробками шпигатики въ комельсахъ, которые совершенно не нужны, какъ скоро закрыты глухіе люки.

«Что сказать противъ хода изъ машиннаго отдѣленія черезъ каютъ-компанію? Я по прошу всѣхъ, служившихъ на клиперахъ въ океанахъ, отвѣтить мнѣ, положа руку на сердце: не лишены-ли клиперскіе офицеры всѣхъ необходимыхъ удобствъ морской жизни они живутъ иногда по два и по три года вдвоемъ въ одной каютѣ, въ которой едва хватаетъ мѣста для множества мокраго платья и сапогъ; почти не имѣютъ мѣста для запасной провизіи, и обречены зачастую по два и по три дня жаться въ темнотѣ и духотѣ въ небольшой каютъ-компаніи, наглухо закупоренной и мокрой. Предполагаемый проходъ лишаетъ ихъ послѣдняго покоя и исключаетъ изъ каютъ-компаніи диванъ, а съ нимъ и небольшой комфортъ, такъ дорогой въ долгомъ плаваніи... Всѣмъ этимъ не задумавшись можно бы было пожертвовать, если бы была необходимость, но необходимости въ проходѣ я невижу. Въ слишкомъ свѣжій вѣтеръ и большое волненіе, клипера подъ парами ходить не могутъ безъ большой опасности для ихъ котловъ, а слѣдовательно не понадобится освѣжать въ машинѣ воздухъ или проносить мусоръ черезъ каютъ-компанію; а если въ крайности и встрѣтится въ этомъ нужда, то въ переборкѣ, отдѣляющей каютъ-компанію отъ машиннаго отдѣленія, есть небольшой люкъ, но только онъ не проходной и заставленъ диваномъ. Открытіе же для прохода людямъ глухаго люка надъ трапомъ въ машину, мнѣ рѣшительно кажется, не можетъ быть гибельно для судна; но чтобы не попало въ клиперъ черезъ этотъ люкъ и немного воды, стоитъ только наблюдать, чтобы люди не смѣли пройти по этому трапу, не закрывъ какъ слѣдуетъ люка, или наконецъ поставить

часоваго, который бы не позволилъ вовсе проходить въ тѣ немногія минуты, когда вода на палубѣ дѣйствительно ходитъ черезъ комельсы. Разумѣется, покойнѣе совсѣмъ задраить люкъ, но за что же каютъ-кампанія то будетъ страдать?... Вѣдь въ трехъ-лѣтнемъ плаваніи экипажъ на суднѣ не только служитъ, но и живетъ.

«Противъ перемѣщенія сухарей изъ бродъ камеры въ ахтеръ-люкъ г. Ратьковъ самъ говоритъ въ своей статьѣ: въ ахтеръ-люкѣ сухари безпрестанно подмачивались переливающеюся въ трюмѣ при качкѣ водою и портились, тогда какъ на мокрую провизію въ боченкахъ вода бы не имѣла почти вліянія. На трехъ клиперахъ эскадры капитана 1 ранга Кузнецова мнѣ не случалось слышать жалобъ на то, что морская провизія въ ахтеръ-люкѣ портилась; а на «Опричникѣ» и «Пластунѣ» въ обратномъ плаваніи масло и солонина, взятыя при отправленіи, хорошо сохранились почти во всю кампанію. Безспорно, что въ бродъ-камерѣ мокрая провизія еще менѣе подвержена духотѣ и мокротѣ, но отсутствіе этихъ неудобствъ еще важнѣе для сухарей, которые гораздо скорѣе могутъ испортиться, какъ не защищенные даже и стѣнками боченковъ. Противъ предлагаемыхъ для сухарей систернъ я ничего не имѣю сказать, но желѣзную переборку иначе не понимаю, какъ два большіе желѣзные ящика по обѣимъ сторонамъ вала; простыя же переборки подлинѣ корридора едва-ли предохранятъ сухари отъ воды, которая подмочитъ ихъ съ носу, и съ кормы, и даже изъ подъ переборки. Во всякомъ случаѣ, если и устранятъ эти неудобства, остается самое главное: въ ахтеръ-люкѣ помѣщается сухарей на 3 мѣсяца, на 90 человѣкъ, а въ бродъ-камерѣ мы имѣли ихъ на 4 мѣсяца на 100 человѣкъ.

«Предполагаемые рундуки между бортомъ и боковыми стѣнками рубки врядъ ли будутъ полезны. На «Пластунѣ» два раза, на переходѣ изъ Архангельска, и потомъ на пути съ Амура, устраивали кругомъ рубки коечныя сѣтки, но оба раза въ морѣ почти не ставили туда коекъ, потому что послѣднія безпрестанно подмачивались, какъ сверху, такъ и снизу. Главнымъ же неудобствомъ для устройства сѣтокъ или рундуковъ считаю недостатокъ мѣста, котораго и такъ едва хватаетъ человѣку пройти, когда подвѣшены бизанныя снасти.

«Замѣчено было на «Пластунѣ» что парусина, которою покрыта рубка, больше всего рвалась по краямъ площадки, вслѣдствіе чего, эти края и были обложены рейками, а для стока воды съ площадки было сдѣлано по четыре шпигатика со стороны. Эти рейки оказались очень удовлетворительными.

«Основываясь на опытѣ, можно утвердительно сказать, что лучшая обивка для каютъ-компанейскихъ щитовъ — клеенка. На «Стрѣлкѣ», «Опричникѣ» и Джигитѣ» она прекрасно держалась, и на послѣднемъ въ продолженіе двухъ лѣтъ не потребовала никакой поправки, а слѣдовательно, обошлась дешевле всѣхъ ситцевъ и другихъ обоевъ, которыхъ такъ много перемѣнили на «Пластунѣ» и кончили тѣмъ, что на обратномъ пути все-таки обили щиты клеенкой.

«Лебедки клиперскія дѣйствительно мало полезны, развѣ только для подъема дирикъ-фаловъ, въ свѣжій вѣтеръ, когда мало людей. Что же касается шпиля, то при иной системѣ укладки ростръ, на «Пластунѣ» въ обратномъ плаваніи якорь всегда подымали на немъ, и исполняли эту работу чрезвычайно скоро и удобно. Отсутствіе кабаляра и легкость, съ которою три человѣка вмѣсто оттяжки проводили канатъ и спускали его прямо въ ящикъ обыкновенными канатными крючьями, доставляли возможность употреблять вдвое менѣе людей противъ того, что требовалось на подъемъ якоря канатными талями. Рангоутъ же былъ уложенъ слѣдующимъ образомъ: брамъ-стеньга съ правой, а гафель и брамъ-рея съ лѣвой стороны на верхнемъ планширѣ отъ кормы до шканецъ, нисколько не портили наружнаго вида клипера, тѣмъ болѣе, что вельботныя шлюпъ-балки, будучи перенесены къ бизань-вантамъ, почти закрывали ихъ вельботами. Остающіеся такимъ образомъ стеньга и утлегарь (гикъ) лежали по обѣимъ сторонамъ въ рострахъ, но начинались не у машиннаго люка, а прямо отъ комельсовъ рубки, и кончались не у форъ-люка, а противъ самаго шпиля. Эта мѣра дозволяла свободно подымать якоря на шпилѣ и очищала для провозки шканечныхъ орудій проходъ между шпилемъ и трубою. Конечно, на якорѣ, когда барказъ спущенъ, поставленные такимъ образомъ ростры загромождали шканцы, но что же мѣшаетъ на якорѣ подвигать ростры

впередъ? Вѣдь это минутное дѣло, не требующее болѣе 20-ти человѣкъ.»

Командиръ клипера «Разбойникъ» доносилъ, что когда были устроены на клиперѣ въ винтовомъ колодцѣ глухіе люки, ихъ вышибало волненіемъ и разбивало въ щепы. Устроенные же въ послѣдствіи новые люки капитаномъ 1 ранга Дюгамелемъ оказались вполнѣ надежными. Они сдѣланы какъ ставни пушечныхъ портовъ, изъ двухъ рядовъ дубовыхъ досокъ, равной толщины; ряды положены перпендикулярно другъ другу и скрѣплены заклепными болтиками. Во всѣхъ люкахъ просверлены рядами сквозные диры въ два дюйма въ діаметрѣ; люки вставлены въ клиперъ и между собою въ фальцъ и удерживаются задраенными бортовыми брусками, положенными на комелсы колодца.

Командиръ корвета «Витязь», капитанъ 2 ранга Кремеръ, указывалъ на необходимость имѣть канатные битеньги на верхней палубѣ, для крѣпленія кормовыхъ швартововъ и цѣпей, такъ какъ весьма часто приходится выдерживать крѣпкіе вѣтра на швартовахъ, особенно въ портахъ Средиземнаго моря и въ Кронштадтѣ.

Кромѣ того онъ замѣчаетъ, что на корветѣ клюзы устроены такъ низко, что когда якорь поднятъ до конца, то штокъ едва выходитъ изъ воды, и слѣдовательно нѣтъ возможности узнать что находится на лапахъ, особенно въ мутной водѣ.

Объ этомъ послѣднемъ неудобствѣ представлялъ и командиръ корвета «Варягъ». Во время стоянки въ свѣжій вѣтеръ на якорѣ, волненіе сильно поддавало въ клюзы, такъ что бранспойтомъ приходилось выкачивать воду изъ клюзъ-бака. «Мнѣ кажется—доноситъ командиръ—болѣе предпочтительнымъ устройство клюзовъ какъ на корветѣ «Аскольдъ», гдѣ клюзы становыхъ якорей находятся на верхней палубѣ, а запасныхъ въ жилой,—не такъ какъ на «Варягѣ», «Богатырѣ» и «Витязѣ», гдѣ клюзы всѣхъ четырехъ якорей въ жилой палубѣ».

На фрегатѣ «Генералъ-Адмиралъ», въ 1861 году, во время пребыванія въ Сиріи, ослабла конопатка. Флигель-адъютантъ Шестаковъ, по этому поводу, замѣчаетъ, «что ранняя конопатка въ Кронштадтѣ, при условіяхъ нашего климата, въ особенности судовъ, посылаемыхъ на югъ, есть совершенно безполезная трата матеріала и рабочей силы».

Ш. Въ отношеніи гребныхъ судовъ.

Капитанъ-лейтенантъ Ратьковъ представилъ по этому предмету слѣдующія замѣчанія:

«На клиперѣ «Разбойникъ» всѣ гребныя суда построены по чертежамъ вице-адмирала фонъ-Шанца. Скажу нѣсколько словъ о каждомъ изъ нихъ.

«14-ти весельный барказъ, построенный въ Архангельскѣ, превосходное судно во всѣхъ отношеніяхъ—на греблѣ и подъ парусами принимаетъ много грузу, можетъ перевозить заразъ болѣе половины команды клипера, вооруженъ $^1/_4$ пудовымъ мѣднымъ единорогомъ и носитъ его очень удобно. Не могу ничего сказать — удобна ли пальба съ него изъ этого орудія; въ этомъ отношеніи онъ не испытанъ, потому что установка въ барказъ катера потребовала вынуть въ барказѣ носовой чакъ, въ который закладывается штыръ единорожной платформы; вмѣсто чака сдѣланъ для штыра выемной обухъ, который очень скоро можетъ быть установленъ, но по вынутіи его, въ барказѣ останутся сквозныя дыры,—оттого и обухъ не пригоняется на мѣсто, пока не представится надобность. Конечно, гораздо бы лучше сохранить чакъ, который и надежнѣе для пальбы и въ то же время служитъ скрѣпленіемъ носовой части барказа. Парусность барказа не та, какую обыкновенно имѣютъ барказы чертежа вице-адмирала фонъ-Шанца. Онъ имѣетъ большіе рейковые фокъ, гротъ и кливеръ. Парусность эта для барказа очень хороша и отлично размѣщена. Фокъ-и гротъ-мачты почти равныя и гораздо короче чѣмъ была бы гротъ-мачта, еслибъ барказъ имѣлъ обыкновенное вооруженіе, слѣдовательно, гораздо лучше укладываются въ ростры, но за то при этомъ вооруженіи прибавляются два рангоутныя дерева—бушпритъ

и большой гротовой гикъ. Другая выгода Шанцовскаго вооруженія,—что ни одно дерево не выходитъ изъ-за гребнаго судна, и здѣсь бушпритъ и гикъ вмѣстѣ занимаютъ за бортомъ около половины длины барказа. Во всякомъ случаѣ барказъ, въ такомъ видѣ какъ онъ есть, не оставляетъ желать ничего лучшаго. Это лучшая шлюпка на клиперѣ.

«10-ти весельный катеръ, построенный въ прошломъ году на Охтѣ, далеко уступаетъ во всѣхъ качествахъ барказу, хотя гораздо лучше прежняго, вмѣсто котораго онъ построенъ. Главный его недостатокъ,—онъ слишкомъ великъ, чтобъ удобно помѣститься въ клиперскомъ барказѣ. (Длина катера 26 футъ, барказа 28 футъ).

«Два 6-ти весельные вельбота, построенные въ Архангельскѣ, очень хорошія суда какъ на греблѣ, такъ и подъ парусами. На Плимутскомъ рейдѣ мнѣ не разъ случалось обгонять англійскія гички, особенно при большомъ волненіи. Даже на спорномъ волненіи, происходящемъ отъ прилива противнаго свѣжему вѣтру, вельботъ отлично выгребаетъ и на немъ я два раза проходилъ въ такихъ мѣстахъ, гдѣ англичане считаютъ опаснымъ пускаться на своихъ шлюпкахъ при этихъ обстоятельствахъ. (Напримѣръ, между Монтечкомбъ и островомъ Драке на Плимутскомъ рейдѣ).

«Тузъ или вѣрнѣе двойка, длиною 12 футъ, построенный прошлаго года въ Кронштадтѣ, вполнѣ удовлетворяетъ своему назначенію для посылокъ, стоя не далеко отъ берега. Во всѣхъ отношеніяхъ лучше прежняго, вмѣсто котораго онъ построенъ. Однако подъ парусами валокъ; его лучше всегда употреблять на греблѣ.

«Не смотря на очень хорошія качества всѣхъ гребныхъ судовъ, я предложилъ бы сохранить для клипера только два изъ нихъ—барказъ и тузъ, а остальныя замѣнить другими, по неудобству помѣщенія; хотя нельзя сказать, что и эти два помѣщаются совершенно удобно, но лучше помѣстить невозможно: барказъ закрываетъ весь машинный люкъ, не допускаетъ въ машинное отдѣленіе ни свѣта, ни воздуха, а для туза совсѣмъ нѣтъ опредѣленнаго мѣста: на стоянкѣ онъ подымается подъ крамболъ, въ походѣ кладется вверхъ килемъ, поперегъ клипера, на ростры, сзади трубы.

«Оба вельбота подымаются на боканцы, а въ походѣ берутся внутрь, но не смотря на то, волна часто бьетъ въ нихъ и ломаетъ. Я предлагаю дать клиперу одинъ вельботъ для командира, такой чтобъ онъ могъ помѣститься вмѣсто катера въ барказъ. 5-ти весельный, какъ на винтовыхъ канонирскихъ лодкахъ, вѣроятно удовлетворитъ этому условію. Вмѣсто другаго вельбота и катера— снабдить клиперъ двумя спасительными лодками Френсиса, которыя гораздо лучшее выдержать удары волнъ въ походѣ и лучше будутъ соотвѣтствовать службѣ, требуемой отъ этихъ обѣихъ рабочихъ шлюпокъ на клиперахъ. На вельботѣ нельзя много перевезти людей; нечего и говорить что еще менѣе привезешь на немъ тяжестей, а между тѣмъ на него надо назначать шесть человѣкъ,—расходъ очень значительный при малочисленной командѣ клипера. Катеръ хотя довольно вмѣстителенъ, но требуетъ еще болѣе гребцовъ, а если есть какая нибудь работа, то отдѣлить 11 или даже 9 человѣкъ изъ нашего экипажа—много. Кромѣ того онъ неспособенъ къ подъему верпа и дурно помѣщается въ барказѣ.

«Лодки же Френсиса, по легкости своей, удобно помѣстятся на боканцахъ; для управленія ими достаточно 4-хъ человѣкъ; онѣ способны для всякой работы, прочнѣе и больше прослужатъ. Все это очень важно для клиперовъ, отправляющихся въ наши порты Восточнаго океана, гдѣ вѣроятно ихъ гребнымъ судамъ предстоятъ тяжелыя работы, подвергающія ихъ значительной ломкѣ. Одного этого обстоятельства уже достаточно, чтобы снабдить клипера двумя лодками Френсиса, не говоря о другихъ ихъ качествахъ. Лодки эти не новизна, не проэктъ: онѣ вездѣ испытаны и кромѣ хорошаго о нихъ ничего не слышно. Я видѣлъ прошлаго года такую лодку на внутренней брантвахтѣ: если она выдерживаетъ тамъ службу, то можно ручаться, что ударъ волны не повредитъ ее на боканцахъ,—и вѣроятно ихъ будетъ можно носить за бортомъ и не брать внутрь. Кромѣ выигрыша мѣста на палубѣ, важная выгода будетъ въ возможности спасти упавшаго за бортъ человѣка, что̀ врядъ ли возможно при настоящемъ помѣщеніи вельботовъ—скоро ихъ спустить нельзя.

«Не при какомъ волненіи, не при какихъ обстоятельствахъ, ни разу волна не вскочила на клиперъ прямо съ кормы. Это по-

даетъ мнѣ мысль сдѣлать на гака-бортъ небольшіе боканцы для двойки. Чтобъ имѣть возможность сдѣлать ихъ какъ можно легче, можно принять за правило, подымать и спускать двойку всегда безъ людей. Не думаю, чтобъ эта маленькая шлюпка могла обременить корму: впрочемъ этотъ вопросъ не мнѣ слѣдуетъ рѣшать.

Лейтенантъ же Корниловъ 2-й, по этому поводу, писалъ:

«О барказѣ клиперскомъ нельзя вспомнить безъ особеннаго удовольствія; дѣйствительно это во всѣхъ отношеніяхъ удовлетворяющая требованіямъ шлюпка. Даже подъ веслами на гонкахъ онъ не отставалъ отъ вельботовъ и далеко перегонялъ катеръ. Подъ парусами же барказъ именно такое гребное судно, которое въ состояніи пріохотить офицера кататься на шлюпкѣ, а слѣдовательно и идти подъ парусами во всякую погоду, когда къ этому будетъ возможность. Парусность же его съ длинными гикомъ и бушпритомъ, далеко выдающимися за бортъ, даетъ ему такое преимущество въ ходѣ и въ управленіи передъ корветскимъ барказомъ, что вполнѣ окупаетъ неудобства, которыя приноситъ этотъ рангоутъ.

«О десяти-весельномъ катерѣ построенномъ въ Архангельскѣ, трудно сказать что нибудь хорошее, развѣ только то, что въ свѣжій вѣтеръ на волненіи онъ хорошо выгребаетъ и даже лучше нежели корветскіе. Для обратнаго плаванія съ Амура на «Пластунѣ» шлюпка эта была замѣнена корветскою четверкою, которая, при маломъ числѣ команды и микроскопическомъ тузѣ, приносила клиперу гораздо болѣе пользы, нежели катеръ.

«Вельботы хороши, по крайней мѣрѣ лучше корветскихъ, но далеко уступаютъ обыкновеннымъ китобойнымъ. На «Пластунѣ» послѣ потери одного изъ вельботовъ, на мысѣ Доброй Надежды купили китобойный, прибавили къ нему шестое весло и придали болѣе легкій видъ; могу смѣло сказать, что въ такомъ видѣ онъ былъ лучшею шлюпкою этого рода въ эскадрѣ, какъ подъ веслами, такъ и подъ парусами.

«Новый 12-футовой тузъ вѣроятно лучше старыхъ: послѣдніе при волненіи вовсе не могли быть употребляемы, хотя все-таки служили для клиперовъ болѣе остальныхъ шлюпокъ. Держали же мы тузъ въ морѣ—или на катерѣ кверху дномъ, или подъ барказомъ на палубѣ; такимъ образомъ онъ напрасно не занималъ

въ ростракъ мѣста, дорогаго въ морѣ на клиперахъ для постановки быковъ и другой живности.

«Не смотря на блистательные результаты, выводимые изъ опытовъ надъ лодкою Френсиса на кронштадтской брантвахтѣ, мнѣ кажется, что замѣнить оба вельбота такими лодками врядъ ли будетъ полезно: безъ вельботовъ на клиперѣ, кромѣ капитанскаго вельбота, не останется ни одной легкой военной шлюпки; а въ случаѣ поврежденія, наприм. вблизи нашихъ южныхъ портовъ Восточнаго океана, желѣзныя галванизированныя шлюпки едва ли могутъ быть также легко починены клиперскими средствами, какъ деревянныя. На мнѣніе же о дурномъ помѣщеніи вельботовъ на боканцахъ, отвѣчу фактами: на эскадрѣ капитана 1 ранга Кузнецова, на клиперахъ никогда не брали вельботовъ внутрь и не теряли ихъ исключая клипера «Пластунъ», у котораго, по выходѣ изъ Шербурга, при первомъ знакомствѣ съ океанскимъ волненіемъ, носовая шлюпъ-балка была выдернута изъ башмака, вслѣдствіе чего вельботъ зарылся въ воду и естественно былъ разбитъ въ дребезги. Случилось же это отъ того, что шлюпъ-балки не только не были принайтовлены, но даже оставались откинутыми по якорному, по наружную сторону верхнихъ прокладокъ. Послѣ этого опыта мы уже не теряли вельботовъ. На обратномъ же пути на «Пластунѣ» шлюпъ-балки были перенесены назадъ къ бизань-вантамъ, а слѣдовательно не было уже никакой возможности брать вельботы внутрь, но они ни разу не были повреждены волненіемъ, можетъ быть отъ того, что на шлюпъ-балки подъ прокладками были сдѣланы заплечики на винтахъ, для того, чтобы тѣ не могли выскочить изъ башмаковъ,—а тали въ морѣ закладывались прямо въ рымы на килѣ, что давало возможность подымать вельботы такъ высоко, что волненіемъ ихъ почти никогда не хватало. Такимъ образомъ, не взятые внутрь и приспособленные къ скорому спуску вельботы могли быть всегда сброшены на воду, и дѣйствительно спускались часто, даже и въ очень большое волненіе. Польза навыка команды на этомъ дѣлѣ впослѣдствіи была хорошо доказана при гибели «Пластуна», съ котораго шлюпками корветовъ было спасено 35 человѣкъ, и не смотря на волненіе у насъ не задумались спустить не только подвѣтренный катеръ, но и навѣтренный и кормовой вельботъ. И на самомъ «Пластунѣ»,

вѣроятно, вельботы могли бы спасти многихъ, если бы не поторопились обрубить одни тали прежде другихъ, что̀ такъ естественно при такой ужасной катастрофѣ.

IV. По механизму.

Капитанъ-лейтенантъ Ратьковъ говоритъ:

«По замѣчанію англійскихъ механиковъ котлы клипера могли бы быть гораздо короче и были бы достаточны по величинѣ машины. Всякій выигрышъ мѣста чрезвычайно дорогъ, и если это замѣчаніе справедливо, то не слѣдуетъ упускать его изъ виду, когда для котораго нибудь клипера понадобится заказывать новые котлы.

«Дымогарныя трубки для всѣхъ возможныхъ котловъ англійскаго флота дѣлаются гораздо короче и длинныя признаны ненадежными. Они должны быть или желѣзныя или желтой мѣди, но отнюдь не красной. Расположеніе трубокъ въ рѣшеткахъ должно быть паралельными рядами, а не въ шахматномъ положеніи. Все это я узналъ отъ англійскихъ механиковъ, и послѣ исправленія котловъ имѣлъ возможность повѣрить только одно,—что въ клиперскихъ котлахъ было больше дымогарныхъ трубокъ, чѣмъ сколько необходимо: въ каждомъ котлѣ число трубокъ уменьшено почти на $^1/_5$, а паръ держится такъ же хорошо.

«Запасныя дымогарныя трубки, для сбереженія ихъ, не должно укладывать подъ котлами, а подвѣсить подъ бимсами, гдѣ онѣ помѣщаются очень удобно и ничему не мѣшаютъ.

«Очень желательно бы приспособить къ клиперамъ опрѣснительный холодильникъ Sewel'я, о которомъ отвсюду слышатся самые удовлетворительные отзывы, этимъ сбереглісь бы наши котлы и, имѣя возможность носить высокій паръ съ отсѣчкою, получили бы значительную экономію угля, что̀ для насъ чрезвычайно важно, потому что клиперъ помѣщаетъ мало топлива. При теперешней величинѣ котловъ врядъ ли можно найти мѣсто для холодильника, но если окажется, что котлы можно уменьшить фута на два, то для него найдется мѣсто.

«Кстати о холодильникахъ Sewel'я: ихъ необходимо приспосо-

бить ко всѣмъ водоопрѣснительнымъ аппаратамъ. Кромѣ того, что они должны быть менѣе подвержены порчѣ, чѣмъ теперь употребляемые, главная выгода холодильника Sewel'я состоитъ въ возможности и удобствѣ осмотра и исправленія его, чего нельзя сказать объ нашихъ. Приспособить же его для этого назначенія очень легко; нѣтъ сомнѣнія, что наши механики въ этомъ не затруднятся. Помпа можетъ дѣйствовать вручную; даже можетъ быть ее и не понадобится и будетъ достаточно Кингстоновъ.

«Наши теперешніе холодильники слишкомъ малы и не въ состояніи опрѣснять всего пара, получаемаемаго изъ камбуза, въ особенности при большомъ кренѣ. Отъ этого трюмъ почти всегда наполненъ паромъ, конечно очень вреднымъ для такелажа и другихъ запасовъ, въ немъ лежащихъ. Въ палубѣ и безъ того жарко, особенно при дурной погодѣ, не говоря уже о тѣхъ случаяхъ, когда закрыты люки.

«Камбузы желательно бы приспособить такъ, чтобъ они рѣже прогорали и не требовали бы безпрестанныхъ починокъ. Очень можетъ быть, что это происходитъ частію и отъ дурнаго присмотра за ними, но гдѣ же намъ взять хорошихъ машинистовъ.

«Машина на клиперѣ «Разбойникъ» дѣйствуетъ отлично установлена очень удовлетворительно,—но всѣ клиперскія машины имѣютъ важный недостатокъ въ громоздкости и несоразмѣрной тяжести всѣхъ частей. Не говоря о совершенно напрасной тратѣ лишняго матеріала на постройку ихъ, машину нельзя привести въ движеніе, имѣя въ котлахъ паръ въ 20 фунтовъ упругости, тогда какъ потомъ она ходитъ при парѣ и низшей упругости. Изъ этого можно заключить сколько у насъ тратится силы на преодолѣніе тяжести и тренія самой машины.

«Винтъ Верня прибавилъ ходу болѣе $^1/_2$ узла. Конечно я не могу сказать это утвердительно, не имѣя возможности произвести опытовъ сравнительно съ прежнимъ винтомъ; но могу сказать навѣрное, что мы достигаемъ того же ходу при меньшемъ числѣ оборотовъ винта, слѣдовательно сберегаемъ топливо, и экономія эта значительна, не менѣе 20% сравнительно съ 1858 годомъ. При среднемъ ходѣ, имѣя паръ не выше 30 фунтовъ и не позволяя винту дѣлать болѣе 50 оборотовъ въ минуту, ходъ кли-

пера бываетъ отъ 5 до 6 узловъ; для чего прежде нуженъ былъ паръ отъ 35 до 40 фунтовъ и до 60 оборотовъ винта. При этомъ расходъ угля прежде былъ болѣе 35 пуд. въ часъ, а теперь уголь гораздо лучше; но разумѣется не на столько, чтобъ произвести такую разницу.

«Коробки для закрытія клина винта очень полезны».

Лейтенантъ Корниловъ 2-й, относительно механизма клиперовъ, говоритъ:

«Мнѣніе, что на клиперахъ котлы излишне длинны, мнѣ случалось не разъ слышать, какъ отъ иностранныхъ механиковъ, такъ и отъ нѣкоторыхъ клиперскихъ. Къ тому, что укоротивъ котлы, выиграютъ много драгоцѣннаго на клиперѣ мѣста, могу только прибавить, что это мѣра позволитъ клиперамъ ходить подъ парами при гораздо сильнѣйшей килевой качкѣ. На «Пластунѣ» при выходѣ южнымъ Формозскимъ проливомъ изъ Китайскаго моря въ океанъ, при ровномъ крутомъ вѣтрѣ подъ триселями и парами, мы имѣли до $3^1/_2$ узловъ ходу; но отъ большой зыби килевая качка была такъ велика, что механикъ постоянно опасался за оголеніе концевъ верхнихъ трубокъ, а слѣдовательно и за взрывъ, не смотря на то, что держалъ въ котлахъ не болѣе 25 фунтовъ пару и высокій горизонтъ воды. Уступая его доводамъ, наконецъ приказано было вступить подъ паруса и прекратить пары, когда еще они при близкомъ разстояніи отъ подвѣтренныхъ острововъ далеко не были лишними.

«Вообще машина высокаго давленія при несовершенствахъ въ котлахъ, мнѣ кажется, могла бы быть съ пользою замѣнена и гораздо слабѣйшею машиною низкаго давленія, но исправною и всегда дѣйствующею всею своею силою, а слѣдовательно дающею въ ходѣ почти тѣже результаты. Объ остальныхъ перемѣнахъ по механизму и котламъ, предлагаемыхъ г. Ратьковымъ, какъ не спеціалистъ, я не берусь судить.

«Относительно камбузовъ, мнѣ кажется, что они удовлетворяли требованіямъ, рѣдко портились и, повторяю, ни разу не было случая, при которомъ для команды не было-бы варки. Воды опрѣснялось на «Пластунѣ» до 55 ведеръ въ сутки, а ежедневный расходъ ея, считая по $^1/_3$ ведра на офицера и матроса, былъ 38 ведеръ, такъ что мы почти не имѣли нужды запасаться

водою въ портахъ, и выйдя изъ Магелланова пролива безъ капли воды въ систернахъ, взяли въ морѣ лишь небольшое количество съ корветовъ для первыхъ дней, а подходя къ Монтевидео, имѣли уже въ запасѣ до 500 ведеръ опрѣсненной воды».

Командиръ корвета «Варягъ», капитанъ-лейтенантъ Лундъ, доносилъ, что предохранительные клапаны устроены на корветѣ внутри котла на чугунномъ стержнѣ, который съ грузомъ, имѣя неправильное движеніе, при сильной качкѣ, ломаетъ мѣдный штокъ клапана; также болты, укрѣпляющіе желѣзную полосу, разъединяются въ нарѣзкѣ ржавчиною и отваливаются вмѣстѣ съ полосою. Все это требуетъ частаго осмотра и исправленій. По этому онъ полагалъ, что было-бы удобнѣе, для судовъ, плавающихъ океаномъ, устраивать предохранительные клапаны снаружи котловъ, въ отдѣльномъ чугунномъ ящикѣ.

V. Въ отношеніи управленія судномъ.

Фрегатъ «Свѣтлана», при жестокомъ попутномъ вѣтрѣ въ Атлантическомъ океанѣ, оставаясь подъ однимъ гротъ-марселемъ, легко убѣгалъ отъ волненія; но рыскалъ изъ стороны въ сторону. Чтобы убавить рыскливость фрегата спустили за корму кабельтовъ.

Капитанъ 2 ранга Бутаковъ говоритъ, что къ этому средству онъ и прежде прибѣгалъ часто, при большой попутной зыби, и нашелъ, что при длинѣ судовъ нынѣшней постройки, этимъ выигрывается даже въ ходѣ, именно тѣмъ, что легко держать на румбѣ, и кабельтовъ, увеличивая диферентъ, прибавляетъ ежели не узелъ, то $^1/_2$ узла непремѣнно, и избавляетъ штуртросъ отъ излишняго напряженія.

На лодкѣ «Горностай», въ 1861 г., когда при попутномъ вѣтрѣ, ходъ лодки доходилъ до 10 узловъ, было очень трудно править рулемъ—лодка сильно рыскала и бросалась къ вѣтру. Для уменьшенія рыскливости выпустили отъ 30 до 40 саженъ кабельтова за корму.

VI. О запасномъ якорѣ.

На клиперѣ «Изумрудъ» запасный якорь былъ помѣщенъ въ кочегарномъ отдѣленіи около гротъ-мачты. На рейдахъ, гдѣ имѣются приливы и отливы приходилось стоять на двухъ якоряхъ и заводить на канаты вертлюжную скобу, и если бы случилось, что скоба лопнула, то при небольшомъ разстояніи отъ берега, клиперъ выбросило бы на берегъ ранѣе, чѣмъ успѣли бы вытащить запасный якорь изъ кочегарной. И потому, на рейдахъ опасныхъ, на «Изумрудѣ» по отдачѣ якорей, запасный вытаскивали изъ кочегарной и подвѣшивали на крамбалъ одного изъ становыхъ якорей. Но эта работа тяжелая, которой американскіе корветы избѣгаютъ, помѣщеніемъ запасныхъ якорей впереди гротъ-мачты, прямо противъ трубы, что, по мнѣнію капитанъ-лейтенанта Брылкина, было бы удобно и на нашихъ клиперахъ.

VII. Въ отношеніи сигналовъ.

На корветъ «Посадникъ» въ 1860 году, въ Капштатѣ, пріобрѣли покупкою сигналы Марріэта (The Universal Codeof Signals). Хотя изъ Петербурга и былъ отпущенъ на корветъ «Reynold's Code», но нѣсколько разъ командиръ корвета имѣлъ случай убѣдиться, что эти послѣдніе сигналы далеко не такъ общеупотребительны на иностранныхъ военныхъ и купеческихъ судахъ, какъ можно было бы ожидать. Въ морѣ случалось нѣсколько разъ дѣлать сигналы по системѣ Reynold, но на нихъ не получали отвѣта.

При встрѣчѣ въ 1860 году съ клиперомъ «Пластунъ» около экватора нѣсколькихъ купеческихъ судовъ, дѣлали ему сигналы, но разобрать ихъ не могли, не будучи снабжены сигнальною книгою Марріэта.

Наконецъ клиперъ «Стрѣлокъ» переговаривался въ морѣ съ купеческими судами также сигналами Марріэта, такъ какъ Reynold's Code никто не употребляетъ кромѣ французовъ.

VIII. По артиллерійской части.

На фрегатѣ «Генералъ-Адмиралъ» флигель-адъютантъ Шестаковъ нашелъ нижеслѣдующіе неисправности по артиллерійской части. При тщательномъ осмотрѣ крюйтъ-камеръ, оказалось, что вспышечные патроны хранились въ нихъ въ бочкахъ, не только необтянутыхъ кожею, но такъ дурно сложенныхъ, что между клепками были просвѣты. Въ крюйтъ-камерахъ, обезопашенныхъ совершенно въ отношеніи къ главнѣйшему содержанію своему, кладутся боевые патроны въ ящикахъ, сколоченныхъ со всею небрежностью, свойственною самонадѣянному невѣжеству. При первомъ свозѣ дессанта для ученья, оказалось, что патроны уложены въ тонкіе сосновые ящики, съ задвигающимися крышками, безъ всякихъ задержниковъ, такъ что при спѣшной подачѣ на верхъ, крышки безпрестанно выпадали.

На фрегатѣ «Илья Муромецъ» задняя ось у 30-ти фунтоваго орудія переломилась во время пальбы ядрами. Флигель-адъютантъ Шестаковъ, осмотрѣвши всю батарею фрегата, убѣдился, что при учащенной пальбѣ, большая часть станковъ сдѣлались бы негодными къ дѣйствію. По мнѣнію его, переломъ главнѣйше и почти исключительно должно отнести къ негодности употребляемаго дерева и къ дурной системѣ связки самыхъ станковъ. По его предположеніямъ, они должны дѣлаться не изъ лиственичнаго дерева, а изъ дуба.

«При настоящемъ нашемъ устройствѣ»—говоритъ флигель-адъютантъ Шестаковъ—«ось, служа вмѣстѣ связною подушкою и опорою для подкладки, имѣетъ въ ширину гораздо больше размѣреніе, нежели въ высоту, тогда какъ разрушительная сила дѣйствуетъ на нее сверху внизъ. Связывая осью станокъ, необходимо дѣлать въ ней вырѣзку для станины и тѣмъ ослабить ее по направленію, требующему наибольшихъ размѣреній. При большой ширинѣ оси, ее необходимо скрѣплять со станинами двумя болтами; но какъ этимъ ее разслабили бы еще болѣе, то придумали желѣзныя обойма и сквозь нихъ пропускаютъ передній болтъ, минуя ось. Желѣзо подвержено разстяжкѣ и весьма скоро

одинъ изъ болтовъ будетъ держать ось къ станинѣ менѣе другаго. Гораздо проще совершенно отдѣлить назначеніе оси отъ цѣли связной подушки и тѣмъ снять съ нея часть разрушающей силы, какъ это сдѣлано въ станкахъ фрегата «Генералъ-Адмиралъ».

На фрегатѣ «Генералъ-Адмиралъ», при бывшемъ артиллерійскомъ ученьи, флигель-адъютантъ Шестаковъ замѣтилъ, что у нѣкоторыхъ орудій трубки не разбивались. По изслѣдованіи причинъ, оказалось, что коробки къ сардинскимъ замкамъ всѣ разныхъ величинъ, и разница такъ велика, что въ нѣкоторыхъ случаяхъ не возможно пригнать запасной коробки по тѣмъ же дырамъ въ приливѣ. Такая же разница въ высотѣ стоекъ и въ длинѣ коленчатыхъ рычаговъ, такъ что во время боя перемѣна поврежденныхъ замковъ запасными положительно невозможна. Ударникъ Сабателли разбилъ всѣ трубки изъ 25; сардинскій одну не разбилъ и послѣ опыта оказался треснувшимъ у валика коленчатаго рычага. Еще прежде одинъ сардинскій ударникъ треснулъ по линіи упора къ коленчатому рычагу, и эта часть ударника очевидно слаба. Хвостикъ ударника не былъ выкованъ въ одной массѣ съ ударникомъ, а особо, и впаянъ въ ударникъ. Молотокъ Сабателли несравненно проще и при американскомъ способѣ пригонка въ приливы на тѣлѣ орудія, всегда можетъ быть легко пригнанъ».

По поводу донесенія флигель- адъютанта Шестакова объ отпускѣ на фрегатъ «Генералъ-Адмиралъ» вспышечныхъ патроновъ въ бочкахъ, а не въ ящикахъ; начальникъ артиллерійской части въ Кронштадтѣ, генералъ-маіоръ Мещеряковъ между прочимъ доносилъ:

«На укомплектованіе фрегата «Генералъ-Адмиралъ», для боевыхъ пушечныхъ и салютаціонныхъ зарядовъ, а также для ракетъ, фалшфееровъ, вспышечныхъ патроновъ, и прочихъ лабораторныхъ издѣлій, назначено было въ отпускъ 1056 мѣдныхъ пороховыхъ ящиковъ, но фрегатъ «Генералъ Адмиралъ» взялъ изъ нихъ только 740; изъ чего надобно заключить, что фрегатъ не могъ помѣстить полнаго числа пороховыхъ ящиковъ, или не находилъ нужнымъ принять положенные по комплекту пороховые ящики. Артиллерійскій офицеръ «Генералъ Адмирала», изъ числа принятыхъ имъ

мѣдныхъ пороховыхъ ящиковъ, оставилъ порожнихъ только семнадцать, которые и привезъ въ лабораторію для укладки ракетъ, фалшфееровъ и вспышечныхъ патроновъ (остальные за симъ 723 ящика были заняты боевыми и салютаціоннами пушечными зарядами). Когда артиллерійскій офицеръ фрегата «Генералъ Адмиралъ» сталъ принимать лабораторныя издѣлія, то первоначально принялъ сигнальныя ракеты и уложилъ ихъ въ мѣдные пороховые ящики; потомъ принялъ фалшфеера, и тоже уложилъ въ мѣдные пороховые ящики, наконецъ приступилъ къ пріему вспышечныхъ патроновъ, и когда сталъ укладывать ихъ въ такіе же ящики, то не могъ помѣстить 1200 вспышечныхъ патроновъ, по неимѣнію болѣе съ собою этихъ ящиковъ, и для принятія патроновъ, долженъ бы былъ ѣхать на фрегатъ за ящиками, на что потребовалось бы по крайней мѣрѣ шесть часовъ времени; между тѣмъ фрегатъ «Генералъ-Адмиралъ» былъ въ совершенній готовности къ выходу въ море (такъ говорилъ артиллерійскій офицеръ), и ждалъ только прибытія гребныхъ судовъ съ лабораторными издѣліями. Находясь въ такомъ затруднительномъ положеніи, артиллерійскій офицеръ фрегата «Генералъ-Адмиралъ» обратился съ просьбою къ содержателю морской лабараторіи, чтобы тотъ выручилъ его изъ бѣды и далъ ему изъ подъ пороху два старыхъ пороховыхъ боченка безъ верхнихъ донъ, въ которыхъ бы онъ могъ только перевезти вспышечные патроны на фрегатъ, гдѣ онъ тотчасъ эти патроны переложитъ въ пороховые ящики, а бочки пороховые возвратитъ. Содержатель морской лабораторіи, прапорщикъ Полевъ, видя критическое положеніе артиллерійскаго офицера прапорщика Амельфина, и не желая навлечь на себя нарѣканія въ задержаніи фрегата, который спѣшилъ отправиться по назначенію какъ можно скорѣе, далъ прапорщику Амельфину двѣ старыхъ пороховыхъ бочки безъ верхнихъ донъ и безъ записки на приходъ, съ тѣмъ условіемъ, что если г. Амельфинъ не успѣетъ ихъ доставить въ лабораторіи по скорому снятію фрегата съ якоря, то бросилъ бы бочки за бортъ. Кромѣ двухъ бочекъ безъ донъ, данныхъ содержателемъ лабораторіи на фрегатъ «Генералъ-Адмиралъ», въ тоже время отпущена находящіяся на сохраненіи въ лабораторіи одна пороховая бочка съ мелкимъ порохомъ, принадлежащимъ 24 флотскому экипажу, въ пріемѣ

которой росписался въ журналѣ мичманъ Рыкачевъ. Вотъ по какому случаю попала на фрегатъ «Генералъ-Адмиралъ» подобная посудина, а поэтому, если г. флигель-адъютантъ Шестаковъ ставитъ въ вину содержателю морской лабораторіи то, что онъ снабдилъ фрегатъ огнестрѣльными вещами шестью часами ранѣе, а можетъ быть и цѣлыми сутками (если предположимъ, что въ эти шесть часовъ засвѣжѣетъ вѣтеръ, такъ что нельзя будетъ попасть ни на фрегатъ, ни съ фрегата), то что скажутъ всѣ г.г. командиры, если мы не будемъ способствовать и облегчать ихъ при вооруженіи?»

Начальникъ артиллеріи въ Кронштадтѣ на вопросъ, почему для укладки остальныхъ вспышечныхъ патроновъ не дали мѣдныхъ пороховыхъ ящиковъ, а отпустили старыя негодныя пороховыя бочки? Сообщилъ Артиллерійскому управленію слѣдующее: «Чтобы дать мѣдные пороховые ящики, то содержателю фрегата «Генералъ-Адмиралъ», необходимо было принять ихъ изъ морскаго арсенала и записать по фрегатской шнуровой книгѣ на приходъ, въ которой содержатель морскаго арсенала долженъ былъ росписаться въ отпускѣ мѣдныхъ пороховыхъ ящиковъ, а какъ фрегатской шнуровой книги съ содержателемъ не было, то содержатель морскаго арсенала и не могъ бы отпустить мѣдныхъ пороховыхъ ящиковъ,—вотъ по какой причинѣ артиллерійскій офицеръ фрегата «Генералъ-Адмиралъ» и выпросилъ у содержателя лабораторіи двѣ старыхъ пороховыхъ бочки безъ верхнихъ донъ.

«Что же касается до пороховыхъ боченковъ, обшитыхъ кожею, то ихъ отпущено на фрегатъ «Генералъ-Адмиралъ» 16-ть, т. е. почти вдвое больше того, сколько ему слѣдовало по комплектаціи, и по этому, если бы артиллерійскій офицеръ фрегата «Генералъ-Адмиралъ» озаботился взять съ собою хотя половину изъ отпущенныхъ ему пороховыхъ боченковъ, обшитыхъ кожею, то конечно никогда бы подобная посудина не очутилась въ крюйтъ-камерѣ фрегата «Генералъ Адмиралъ».

«Изъ подробнаго обслѣдованія этого дѣла оказывается, что болѣе всего виноватъ артиллерійскій офицеръ фрегата «Генералъ Адмиралъ», но какъ офицеръ этотъ служитъ всего только третій годъ, и никогда не былъ въ морѣ, ибо одинъ годъ службы его на учебномъ артиллерійскомъ кораблѣ я не считаю за мор-

скую кампанію, а сверхъ того, онъ тамъ былъ подъ надзоромъ и руководствомъ опытныхъ и знающихъ артиллерійскихъ офицеровъ, такъ что ему ни о чемъ серьозно и подумать даже не приходилось, то весьма извинительно, что онъ плохо расчиталъ помѣщеніе лабораторныхъ издѣлій, и желая исправить свою ошибку, привезъ на фрегатъ двѣ старыхъ пороховыхъ бочки безъ верхнихъ донъ (я не говорю о цѣлой бочкѣ съ мелкимъ порохомъ, принадлежащемъ экипажу), которыя пронеся незамѣтно въ крюйтъ-камеру, оставилъ ихъ тамъ (тоже по неопытности), полагая, что это дѣло возможное. Но если артиллерійскій офицеръ сдѣлалъ по своей неопытности, то какъ могъ допустить подобный безпорядокъ старшій офицеръ фрегата «Генералъ-Адмиралъ», который во время погрузки пороха въ корабль, долженъ быть неотлучно при этой работѣ (Морской Уставъ 1853 года стат. 761)? Слѣдовательно, старшій офицеръ «Генералъ-Адмирала» не видалъ какъ пронесли пороховыя бочки въ крютъ-камеру; въ противномъ же случаѣ, онъ бы приказалъ переложить изъ нихъ патроны въ мѣдные пороховые ящики, а пороховыя бочки выбросить за бортъ Принимая все это въ соображеніе, мнѣ кажется, что болѣе всего въ этомъ дѣлѣ оплошалъ старшій офицеръ фрегата, чѣмъ артиллерійскій офицеръ и содержатель морской лабораторіи.

«Донося объ этомъ Артиллерійскому управленію, прошу покорнѣйше снабдить артиллерійскую часть въ Кронштадтѣ подробною инструкціею, какъ должно будетъ поступать въ вышеизложенномъ и подобныхъ ему случаяхъ.»

Флигель-адъютантъ Шестаковъ, которому былъ препровожденъ этотъ отзывъ, представилъ Его Императорскому Высочеству генералъ-адмиралу, по этому поводу новое донесеніе слѣдующаго содержанія.

«По приказанію Вашего Императорскаго Высочества Артиллерійское управленіе переслало мнѣ отвѣтъ генералъ маіора Мещерякова на нѣкоторыя замѣчанія, сдѣланныя мною въ рапортѣ отъ 18 ноября прошлаго года. Подобныя разъясненія ведутъ не только къ разрѣшенію техническихъ вопросовъ и къ усовершенствованію издѣлій, отъ которыхъ зависитъ дѣйствительность флота,— что единственно я имѣлъ въ виду, выставляя обнаружившіеся на фре-

гатѣ промахи,—но и къ устраненію нравственныхъ недоумѣній, возникающихъ отъ различныхъ взглядовъ служащихъ, что́ на службѣ подверженной условіямъ, которыхъ не могутъ предвидѣть, а слѣдовательно и опредѣлить никакіе уставы,—чрезвычайно важно. Въ узаконеніяхъ морскихъ державъ существуютъ оговорки, что многое судится и разбирается *по обычаямъ* въ службѣ введеннымъ. Это сознаніе невозможности достаточной полноты постановленій для флота, допускающее силу укорененія привычекъ, налагаетъ однакожъ обязанность отставать отъ тѣхъ, которыя ясно не соотвѣтствуютъ новымъ требованіямъ службы или измѣняющемуся духу сословія. Я выставлялъ факты и просилъ отстранить ихъ на будущее время, не только не обвиняя личностей, но сдѣлавши оговорку, явно выказавшую мое уваженіе къ нашему артиллерійскому управленію вообще и убѣжденіе, что недостатки въ снабженіи вкрались по допущенной системѣ. Генералъ Мещеряковъ, говоря, что для фрегата было изготовлено болѣе мѣдныхъ ящиковъ, нежели могли помѣстить, утверждаетъ, что храненіе вспышечныхъ патроновъ въ негодномъ боченкѣ произошло отъ неопытности фрегатскаго артиллерійскаго офицера, котораго, по спѣшности отправленія фрегата, лабораторный офицеръ хотѣлъ вывести изъ затруднительнаго положенія; и какъ при фрегатскомъ офицерѣ не было содержательскихъ книгъ, въ которыя можно было-бы тотчасъ записать хранившіеся на берегу мѣдные ящики, то патроны и отпущены въ боченкахъ, и въ заключеніе генералъ Мещеряковъ проситъ наставленій какъ поступать ему въ подобныхъ случаяхъ? Въ моемъ случаѣ оказывается, что около 300 мѣдныхъ ящиковъ, назначенныхъ на фрегатъ, лежали въ магазинахъ, стоило только отпустить подъ росписку пріемщика нужное число и вложить въ нихъ патроны. Это дѣлается весьма часто при спѣшныхъ отправленіяхъ и конечно никто, въ нашемъ вѣдомствѣ по крайней мѣрѣ, не обвинилъ бы артиллерійскую контору за то, что она предпочла дѣло формальности. Далѣе, генералъ Мещеряковъ ссылается на уставъ и приводитъ противъ старшаго офицера § 761 Морскаго Устава. Параграфъ этотъ относится къ общей пріемкѣ пороха, при которой старшій офицеръ и находился; а по словамъ самаго г. Мещерякова вспышечные патроны принима-

лись передъ самымъ отправленіемъ фрегата. Въ это время старшему офицеру нужно думать и принимать личное участіе во многомъ, и еслибъ § 761 относился даже къ частнымъ пріемамъ огнестрѣльныхъ припасовъ,—каждый знакомый съ обычаями нашей службы оправдалъ бы старшаго офицера въ посылкѣ за себя другаго для помѣщенія въ крюйтъ-камеру трехъ пороховыхъ боченковъ съ вспышечными патронами. Уставы, безъ всякаго сомнѣнія, должны соблюдаться; но нельзя отвергать, что иногда это невозможно и что каждый по своей части долженъ облегчать выполненіе. Я предлагалъ сдѣлать положительнымъ запрещеніемъ отпускать на суда порохъ и зажигательные припасы иначе, какъ съ боченкахъ новаго образца, включивъ въ число посуды, считаемой мною негодною, не только бездонные боченки, но обтянутые кожею и вообще всю деревянную посуду, при которой пыль неизбѣжна. Сдѣлавши на дняхъ смотръ фрегату «Громобой и найдя въ его крюйтъ-камерахъ посуду, подобную оказавшейся на ввѣренномъ мнѣ фрегатѣ, я еще болѣе убѣдился, что отпускать ее на суда у насъ въ обыкновеніи и вновь считаю долгомъ просить о положительномъ запрещеніи подобныхъ отпусковъ, откуда бы они ни дѣлались, изъ лабораторіи или экипажа. Въ этомъ случаѣ, какъ и въ предшествующемъ, я только стараюсь, не обвиняя личностей, выставить обычай, подвергающій суда опасности, и болѣе гарантировать соблюденіе постановленій. При этомъ считаю долгомъ засвидѣтельствовать, что старшій офицеръ со дня поступленія на фрегатъ не знаетъ отдыха и цѣлые годы пробудетъ въ этомъ положеніи, не испытываемомъ ни въ какой конторѣ или лабораторіи; офицеръ, которому нельзя было бы даже не извинить нѣкоторыхъ упущеній при разнообразіи предметовъ, подлежащихъ вѣдѣнію помощника командира, выполняющаго свою обязанность съ рѣдкимъ знаніемъ и добросовѣстностію и во всѣхъ отношеніяхъ достойнаго, чтобъ служба не только поощряла его, но гордилась имъ. Ваше Императорское Высочество безъ сомнѣнія допустите, чтобъ намъ, ближайшимъ начальникамъ, лишеннымъ всякой возможности непосредственно поощрять подчиненыхъ и имѣющимъ лишь незавидное право взыскивать съ нихъ, было, покрайней мѣрѣ, предоставлено ограждать ихъ отъ ошибочныхъ и вредящихъ имъ мнѣній лицъ, не имѣющихъ ни возможности,

ни права оцѣнить ихъ; и если обычай допускаетъ легкій взглядъ на личности въ случаяхъ, требующихъ разъясненія, нельзя не желать, чтобы такой способъ оправданія вывелся въ нашемъ сословіи. Къ представленіямъ, подобнымъ сдѣланному мною, подвигаетъ не только желаніе достичь возможно лучшаго, но и безпрестанное столкновеніе съ иностранными судами, на которыхъ всѣ части вообще, артиллерійская же въ особенности, находятся въ страшной степени совершенства. Чтобъ Ваше Высочество не могли считать выраженіе это гиперболическимъ, рѣшаюсь привести обстоятельсгво, которому самъ былъ свидѣтелемъ передъ отправленіемъ изъ Айаса. Англійскій фрегатъ «Дорисъ», стрѣляя въ цѣль поставилъ щитъ въ 2-хъ кабельтовахъ за фрегатомъ «Лиффи», такъ что линія огня его проходила отъ Лиффи въ $^1/_2$ кабельтовѣ. Въ цѣль стрѣляли при общей тревогѣ, чрезвычайно бѣгло, бомбами. Нужна была большая увѣренность въ исправной набивкѣ трубокъ, и дѣйствительно всѣ бомбы лопались у щита; не было ни одного преждевременнаго разрыва, который, конечно, при обстоятельствахъ, могъ бы заставить командира «Дориса» раскаяться въ своей рѣшимости. Можно ли быть равнодушнымъ къ собственнымъ недостаткамъ при такихъ поражающихъ доказательствахъ совершенства другихъ?

Я уже имѣлъ счастіе доносить Вашему Высочеству о пользѣ введенія не только орудій одного калибра, но и одного заряда для всѣхъ орудій того же судна, подкрѣпляя доводы свои тѣмъ предположеніемъ, что при возможности легко и безпрестанно измѣнять на пароходахъ разстояніе во время боя, уменьшенные заряды едва ли практически полезны, и что не успѣютъ употребить ихъ въ дѣло, какъ измѣненное разстояніе вновь потребуетъ перемѣны зарядовъ. При разнообразіи артиллеріи на «Громобоѣ», у него семь различныхъ зарядовъ, и не смотря на должное распредѣленіе подачи, въ пылу боя конечно не будетъ никакой возможности употреблять желаемые заряды въ дѣло. Мнѣ кажется, вопросъ объ артиллеріи и зарядахъ въ числѣ тѣхъ, которыхъ главное достоинство простота. Крюйтъ-камеры на «Громобоѣ» вообще просторны и хорошо распредѣлены, но фонари по образцу выписанныхъ изъ Англіи для «Рюрика» и введенныхъ на нашихъ лодкахъ, едва ли можно считать лучшими. Будучи весьма малаго раз-

мѣра, они скоро нагрѣваются и стекла въ нихъ лопаются, что замѣчено было на лодкахъ, гдѣ они введены по необходимости, и подтверждается на «Громобоѣ». При томъ для освѣщенія передней крюйтъ-камеры «Громобоя» вставлено 10 такихъ фонарей; столько же стеколъ въ въ переборкахъ крюйтъ-камеръ требуютъ безпрестаннаго наблюденія и для присмотра за фонарями, вставленными съ разныхъ сторонъ, нужно много часовыхъ. Крюйтъ-камерные фонари должны быть довольно большихъ размѣровъ; даже лучше замѣнить ихъ открытыми лампами со щитами, какъ у англичанъ; но во всякомъ случаѣ во всю толщину переборки должна быть мѣдная посеребренная воронка, служащая рефлекторомъ лучей, посылаемыхъ въ крюйтъ-камеру; дерево же поглощаетъ эти лучи и въ крюйтъ-камеру доходитъ мало свѣта.

На фрегатѣ «Генералъ-Адмиралъ», въ 1861 г. крышки въ пороховыхъ ящикахъ до того были приставши къ устроеннымъ въ корпусѣ ящиковъ карнизамъ, что приходилось закладывать въ ручки стропки и отдѣлять крышки драйками, при чемъ резина рвалась въ куски. Тоже самое оказалось и на фрегатѣ «Громобой».

Въ томъ же году на фрегатѣ «Генералъ-Адмиралъ» и «Илья Муромецъ» моль уничтожила много картузовъ, такъ что при открытіи нѣкоторыхъ ящиковъ порохъ высыпался въ крюйтъ-камеру.

Контръ-адмиралъ Шестаковъ, по этому поводу, доносилъ, что въ сухопутныхъ артиллеріяхъ нѣкоторыхъ державъ армякъ насыщается химическимъ растворомъ для предупрежденія порчи отъ моли.

Кромѣ того онъ доносилъ, что въ нашихъ рычагахъ съ роульсами, послѣ 2-хъ годоваго употребленія, размалываются отъ обращенія осей роульсовыя диры, сквозь которыя оси проходятъ: относя поврежденія эти къ недостаточной толщинѣ щекъ, гдѣ проходитъ ось, и способности самой оси вертеться вмѣстѣ съ роульсами, онъ полагаетъ нужнымъ дѣлать щеки рычаговъ толще и оси роульсовъ, проходящія черезъ эти щеки, устраивать такъ, чтобы онѣ не имѣли никакого вращательнаго движенія, когда станокъ подвигается на роульсахъ.

Скорострѣльныя вытяжныя трубки французской системы, усо-

вершенствованныя Полковникомъ Лосевымъ, были въ числѣ 170 штукъ испытаны и трубки воспламеняли зарядъ быстро и дали только три осѣчки.

При пальбѣ въ цѣль на 9 кабельтовыхъ, бомбы съ обыковенными деревянными трубками лопались несвоевременно. При ружейной же пальбѣ, капсули безпрестанно не разрѣшались.

На корветѣ «Аскольдъ» замѣтили что кольцообразные пыжи рѣшительно неудобны такъ что ядра, даже не при очень большой боковой качкѣ, откатываются отъ заряда, а при сильной качкѣ четыре ядра вовсе выкатились изъ дула и упали въ воду вмѣстѣ съ пыжемъ, который былъ сдѣланъ изъ $3^1/_2$ дюймоваго троса, совершенно по калибру орудія. Стараясь отстранить это неудобство капитанъ-лейтенантъ Полозовъ приказалъ связать каболками въ трехъ мѣстахъ два кольцеобразные, приложенные другъ къ другу пыжа; съ такимъ пыжемъ ядра рѣшительно не давали никакого движенія въ каналѣ.

При пальбѣ ядрами, нашли удобнѣе заднія тали не выкладывать, въ особенности въ боковую качку, а выбирать ихъ бѣгомъ. При чемъ во избѣжаніе, чтобы блоки заднихъ талей не смяло, когда орудіе въ боковую качку откатывается во весь брюкъ, нашли необходимымъ также заднія тали немного передѣлать, а именно— вмѣсто гаковъ съ коушами, сдѣлали стропки, съ свайками на шкертикахъ.

На корветѣ «Калевала», въ 1860 году, подходя къ берегамъ Англіи, лейтенантъ Полянскій хотѣлъ зажечь фальшфейеръ Robson'а, и къ изумленію всѣхъ, послѣ удара въ спусковой стержень ручныхъ щипцовъ, послѣдовалъ взрывъ, по звукамъ равносильный ружейному выстрѣлу. Къ счастію близко Полянскаго никто не стоялъ и фалшфейеръ онъ держалъ достаточно высоко надъ головой. Деревянное донышко отлетѣло внизъ съ такою силою, что отщепило края доски на мостикѣ, это обстоятельство заставляетъ сомнѣваться въ надлежащемъ приготовленіи фалшфейеровъ Robson'а и имѣть осторожность при употребленіи ихъ.

Опытъ надъ цинкованными ружьями, 25 штукъ которыхъ отпущено было въ 1860 году на фрегатѣ «Генералъ-Адмиралъ», оказался вполнѣ удачнымъ. Въ продолженіе почти годовой кампаніи они постоянно употреблялись на фрегатъ для карауловъ, при чемъ

неминуемо подвергались сырости и не всегда осторожному обращенію. Стволы потемнѣли, и приняли прекрасный отливъ вороньяго крыла.

IX. Относительно выбора людей въ дальнее плаваніе.

Флигель-адъютантъ Унковскій доносилъ, что слабогрудые нижніе чины подвергались всей жестокости постигшихъ фрегатъ «Аскольдъ» эпидемическихъ болѣзней. Эти люди—говоритъ онъ—составляя лишь числительность и не принося пользы службѣ, обремѣняютъ уходомъ за ними и излишнею заботливостію, стѣснительною на военномъ суднѣ.

Флигель-адъютантъ Поповъ причину слишкомъ большой воспріимчивости команды отряда къ болѣзнямъ простуднаго свойства относитъ также къ неразборчивости при назначеніи людей въ кругосвѣтное плаваніе. По его мнѣнію, команды кругосвѣтныхъ судовъ должны состоять изъ самыхъ молодыхъ и здоровыхъ людей—рекругъ, которые въ три, четыре года обратились-бы въ превосходныхъ матросовъ и унтеръ-офицеръ.

Капитанъ-лейтенантъ Лундъ говоритъ, что матросы, составляющіе теперь команды судовъ, вообще стары, какъ напримѣръ, на корветѣ «Варягъ»—прослужившихъ менѣе 9 лѣтъ было 21 челов., а болѣе 9 лѣтъ 282 человѣка.

«Мнѣ кажется—доносилъ онъ — что молодая команда, при тѣхъ-же условіяхъ, сохранитъ лучше здоровье, бодрость и веселое расположеніе, чѣмъ команда старая, такъ какъ молодой матросъ можетъ переносить несравненно болѣе и охотнѣе всѣ тяжести морской службы.

Кромѣ того капитанъ-лейтенантъ Лундъ находилъ полезнымъ, чтобы на суда, отправляющіяся въ дальнее плаваніе, назначалось болѣе вольныхъ матросъ, ибо подобное плаваніе доставляетъ имъ большую практику и пріохочиваетъ къ морской жизни.

X. По обмундированію командъ.

Въ отрядѣ флигель-адъютанта Попова, на переходѣ изъ Хакодате до С.-Франциско, вслѣдствіе дождей, штормовъ и тума-

новъ, въ теченіе 23 сутокъ не встрѣчалось возможности просушить платье. Не рѣшаясь взять на себя отвѣтственности разрѣшить расходъ на какое-либо сверхъ штатное обмундированіе, начальникъ отряда приказалъ командирамъ, чтобы нижніе чины имѣли не менѣе 10 рубахъ, прикупивъ недостающее число на ихъ собственныя деньги. На счетъ же покупки для командъ непромокаемаго платья онъ находился въ затрудненіи, недостаточно понимая размѣръ, въ которомъ по циркуляру онъ вправѣ разрѣшить его; но рѣшился купить этого рода одежды на 4-ю часть командъ, такъ какъ заготовленная командирами въ Европѣ была уже изношена.

При этомъ онъ предоставлялъ, чтобы подобныя вещи заготовлялись казною и отпускались на суда, такъ какъ нѣкоторые командиры, въ видахъ экономіи, купили ихъ дешевле и слѣдовательно не соотвѣтствующіе видамъ правительства.

Къ этимъ затрудненіямъ присоединяется еще одно весьма важное неудобство, происходящее отъ совершеннаго несходства нашей одежды съ употребляемой всѣми моряками, почему нашего готоваго платья нигдѣ не найдешь и приходится или самимъ его шить, или платить цѣны неприступныя, напримѣръ стоимость пальта въ С.-Франциско доходитъ до 4 долларовъ, тогда какъ заказанное пальто такого же качества стоитъ неменѣе 45 долларовъ. Это замѣчаніе относится какъ къ нижнимъ чинамъ, такъ и къ офицерамъ.

Командиръ клипера «Абрекъ», капитанъ-лейтенантъ Пилкинъ, говоритъ, что было бы чрезвычайно полезно имѣть непромокаемое пальто и зюйдъ-вестки не на одну-треть команды, какъ положено, а на всю. Тогда эти вещи, принадлежа лично каждому, болѣе-бы сберегались, нежели теперь, и при общихъ работахъ въ дурную погоду, сохраняли-бы отъ мокроты не избранныхъ, а всю команду. Непромыкаемые сапоги, по мнѣнію его, были бы также большимъ благодѣяніемъ.

По мнѣнію командира корабля «Ретвизанъ», капитана 1 ранга барона Таубе, заведеніе непромокаемой одежды для командъ заграничныхъ судовъ мѣра прекрасная, которую онъ находитъ необходимымъ распространить и на команды судовъ, плавающихъ въ Балтійскомъ морѣ, гдѣ, при осеннихъ холодныхъ погодахъ и

частыхъ дождяхъ, бываетъ такъ же сыро, какъ и заграницей въ зимнее время.

Вообще это нововведеніе, по отзыву почти всѣхъ командировъ, имѣло благодѣтельное вліяніе на здоровье нижнихъ чиновъ, въ особенности же на клиперахъ, гдѣ они почти постоянно бываютъ обдаваемы на волненіи.

Командиръ клипера «Разбойникъ», капитанъ-лейтенантъ Ратьковъ, представлялъ о необходимости требовать по обмундированію нижнихъ чиновъ въ дальнемъ плаваніи — высокіе до колѣнъ, непромокаемые сапоги и этотъ расходъ, по словамъ его, избавитъ команду отъ лишнихъ болѣзней и доставитъ экономію сбереженіемъ лекарствъ и рабочей силы.

Командиръ лодки «Соболь», капитанъ-лейтенантъ Пилкинъ также представлялъ о необходимости имѣть командѣ лодки личные сапоги.

Флигель-адъютантъ Шестаковъ говоритъ, что бѣлое платье, введенное во флотѣ, составляетъ весьма важное улучшеніе, въ особенности подъ палящимъ солнцемъ Сиріи, и всѣ иностранцы безпрестанно выражаютъ основательную зависть къ намъ въ этомъ отношеніи.

Кромѣ того флигель-адъютантъ Шестаковъ замѣчаетъ, что при высадкахъ десанта, когда приходится бросаться съ гребныхъ судовъ въ воду, конечно, при этомъ наиглавнѣйше должно заботиться, чтобъ не подмочить патроновъ. При прежнемъ способѣ подвѣшиванія сумы, ее можно было удобно приподнять къ затылку; а при нынѣшнемъ поясномъ ремнѣ, она неминуемо остается у пояса и всегда окунется.

XI. По хозяйственной части.

а) *Въ отношеніи нѣкоторыхъ неудобствъ, встрѣтившихся въ существующихъ положеніяхъ.*

1.

Командиръ корвета «Калевала», капитанъ-лейтенантъ Давыдовъ, представлялъ, что «настоящее или штатное вооруженіе судовъ,

отправляющихся въ плаваніе къ устью Амура, требуетъ пересмотра и исправленій. «Покуда паруса и такелажъ новые, они многое выносятъ единственно только потому, что большею частію вещи доброкачественныя; да кромѣ того и силою вѣтра пользуются въ то время умѣреннѣе. Положенный запасъ тякелажа, парусины и проч. вещей по шкиперской части, требуетъ также пересмотра: расходъ запасныхъ вещей, размѣренный временемъ, какъ не обезпечивающій ни интересовъ Правительства, ни должнаго матеріальнаго снабженія судна, необходимо замѣнить новымъ порядкомъ. Такъ напримѣръ, на корветъ «Калевала», за сентябрь и октябрь мѣсяцы, во время плаванія изъ Шанхая въ Хакодате, откуда въ Петропавловскъ, наконецъ въ Калифорнію, порвано снастей и изношено парусины гораздо болѣе, чѣмъ за все остальное время съ выхода изъ Кронштадта. Сроки дѣльнымъ вещамъ необходимо уменьшить, иначе всегда придется носить по одному рифу въ запасъ, чтобы уровнять парусность нашу не по силѣ вѣтра, но по степени крѣпости изношеннаго такелажа и парусовъ.

2.

Флигель-адъютантъ Поповъ доносилъ, что по приходѣ въ какой-нибудь портъ, покупка въ ничтожномъ количествѣ весьма разнообразныхъ предметовъ затрудняетъ до безконечности и нерѣдко задерживаетъ отплытіе изъ порта. Нѣсколько золотниковъ буры, нѣсколько фунтовъ гвоздей, десятокъ аршинъ холшевыхъ бинтовъ и т. п. обыкновенно ставятъ на ноги цѣлое консульство, развлекаютъ капитановъ въ ихъ прямыхъ обязанностяхъ и въ добавокъ заставляютъ платить за вещи вдесятеро дороже противу европейскихъ цѣнъ. По мнѣнію его, помѣщеніе этихъ мелочей въ трехъ-лѣтнемъ запасѣ, хотя и потребовало бы нѣкотораго пожертвованія даже со стороны количества провизіи, но все-таки польза этаго распоряженія была бы несомнѣнна.

3.

Флигель-адъютантъ Поповъ говоритъ, что порціонныя деньги, позволяющія офицерамъ, въ плаваніи по Средиземному морю имѣть

хорошій столъ, и сверхъ того удѣлять изъ нихъ большую половину на другія потребности, слишкомъ недостаточны въ портахъ Восточнаго океана, гдѣ цѣны на нѣкоторые предметы первой необходимости—невѣроятно дороже; напримѣръ: за фунтъ масла приходится платить иногда по рублю, чаще по доллару; за небольшаго барана по 15 долларовъ, слѣдовательно въ 10 разъ дороже, чѣмъ за тѣ же предметы въ Кронштадтѣ. Устроить же помѣщеніе для запасовъ на такихъ малыхъ судахъ, какъ корветы и клипера, не можетъ быть сдѣлано безъ пожертвованія какимъ-либо необходимымъ условіемъ. Употребленіе всѣхъ порціонныхъ денегъ на столъ, что почти обыкновенно въ здѣшнихъ моряхъ, всего ощутительнѣе для гардемаринъ; они остаются при однѣхъ ничтожныхъ столовыхъ деньгахъ.

Въ числѣ же препятствій къ развитію нашихъ моряковъ, флигель-адъютантъ Поповъ считаетъ недостатокъ въ пособіяхъ къ умственнымъ спеціальнымъ занятіямъ. Офицеръ, незнающій по-англійски, что, говоря по справедливости, встрѣчается безпрестанно, не имѣетъ средствъ прочесть почти ни одной лоціи, потому что онѣ не переведены на русскій языкъ. А экземпляры такого рода книгъ, какъ драгоцѣнные переводы «исторіи Англійскаго флота», и «Морской службы въ Англіи» такъ рѣдки, что часто встрѣчались офицеры вовсе неслыхавшіе объ нихъ.

4.

Контръ-адмиралъ Шестаковъ представилъ о необходимости отпускать на суда особенные кабельтовы для буксировъ, выдѣлывая ихъ въ 150 саженъ длиною. При настоящей большой длинѣ судовъ, значительная часть кабельтова идетъ вдоль борта буксируемаго судна, къ клюзамъ, обыкновенно располагаемымъ впереди гротъ-мачты, и для ослабленія кабельтовыхъ, въ случаѣ нужды поворотить круто, остается недостаточно концовъ; навязывать же другіе кабельтовы сопряжено съ большимъ неудобствомъ и стыки ихъ трудно проходятъ въ клюзы.

5.

Командиръ фрегата «Ослябя», капитанъ-лейтенантъ Назимовъ говоритъ, что въ настоящее время встрѣчается неудобство въ

обращеніи съ канатами: съ увеличеніемъ длины судовъ, а вмѣстѣ съ тѣмъ и канатовъ, обыкновенное раздѣленіе канатовъ марками на сажени, сбивчиво и вводитъ часто въ ошибки; по этому на англійскихъ судахъ канатъ считаютъ теперь не по саженямъ, а по смычкамъ, которые должны быть равны. Кромѣ того, самые канаты, по мнѣнію его,—должно удлинить, какъ это сдѣлано на англійскихъ судахъ, потому что на большей части рейдовъ приходится становиться фертоингъ на значительной глубинѣ. Теперь—продолжаетъ онъ—раздѣленіе канатовъ на смычки до того вошло въ употребленіе, что даже лоцмана, вводя суда на рейды, опредѣляютъ длину канатовъ неиначе, какъ смычками, и говорятъ, напримѣръ: праваго каната 10 смычковъ, т. е. 150 саженъ (полагая въ каждомъ по 15 саженъ), а лѣваго каната 5 смычковъ, т. е. 75 саженъ.

6.

На корветахъ «Варягъ» и «Аскольдъ», въ 1867 году, на мысѣ Доброй Надежды, на первомъ лопалась якорная цѣпь 3 раза, а на второмъ 2 раза. По мнѣнію капитана 2 ранга Лунда, обстоятельство это произошло отъ малой толщины цѣпей, относительно судовъ.

7.

Командиръ корвета «Богатырь», капитанъ 2 ранга Чебышевъ, доносилъ, что на суда, отправляющіяся въ дальнее плаваніе, отпускаютъ по положенію, кожуховые отличительные фонари безъ запасныхъ стеколъ, которыя отдѣльно отъ фонарей почти нигдѣ не продаются, а потому приходится покупать цѣлый фонарь, вмѣсто того, чтобы замѣнить разбитое стекло; а также и полубѣлые, весьма простые по видимому фонари, неудобны потому, что стекла въ нихъ недостаточно запаяны, а вмѣсто разбитыхъ, приходится отливать на запасъ и то конечно тамъ, гдѣ это возможно.

8.

Командиръ фрегата «Пересвѣтъ», капитанъ-лейтенантъ Копытовъ, говоритъ, что желательно было бы или вовсе замѣнить отпускаемые нынѣ контари, пружинными или десятичными вѣсами, всюду вошедшими въ употребленіе, или же по крайней мѣрѣ отпускать и тѣ и другіе, а послѣдніе съ назначеніемъ англійскаго и французскаго вѣсовъ, для избѣжанія тѣхъ затрудненій, которыя встрѣчаются въ каждомъ портѣ и при каждой покупкѣ провизіи, происходящія отъ неточности контаря и сложности и дробности переводовъ иностранныхъ вѣсовъ на наши.

9.

Контръ-адмиралъ Шестаковъ доносилъ, что употребляя цѣлый годъ водяные мѣшки, перенятые у англичанъ, онъ пришелъ къ убѣжденію, что этотъ способъ наливки самый простой и удобный. Мѣшокъ сшитъ по барказу и боковыми шкаторинами своими привязывается къ привальному брусу подъ банками.

b) *На счетъ положенія о каменномъ углѣ.*

1.

На фрегатѣ «Аскольдъ», съ 20 іюня 1857 г. до 16 мая 1858 года, издержано въ дѣйствительности угля 52722 пуда, а по отчетамъ, согласно положенія, на машину въ 360 силъ, по 90 пуд. въ часъ, издержано 66034 пуда. Экономія эта записана на приходъ по фрегатскимъ шнуровымъ книгамъ. Прочіе же матеріалы, какъ-то: сало, масло, пенька и т. п., употребляемые на смазку и чистку машины, расходовались на дѣлѣ значительно болѣе положенія.

2.

На кораблѣ «Гангудъ», въ 1860 году, съ пріобрѣтеніемъ кочегарами навыка, значительно уменьшился расходъ каменнаго угля,

такъ что на кораблѣ оказалось до 3000 пуд. экономіи, которая была записана на приходъ.

3.

На фрегатѣ «Свѣтлана» также матеріалы расходовались въ машинѣ меньше положенія и въ продолженіе года, по май 1862 г., записано на приходъ угля 5031 пудъ, масла 36 пуд., наждаку $2^1/_2$ пуда и сала 28 пудовъ.

4.

На клиперѣ »Гайдамакъ», съ выхода изъ Кронштадта и по день прихода въ Шанхай, чрезъ экономію противу положенія, на $20^1/_2$ дней дѣйствія машины состояло: каменнаго угля до 5000 пуд., сала 18 п. 10 фун., масла 1 пуд. 4 фун. Эта экономія произошла отъ того, что въ положеніи—расходъ опредѣляется, не принимая въ расчетъ дѣйствовала ли машина полнымъ паромъ, или же съ отсѣчкою и уменьшеніемъ давленія.

5.

Корветъ «Калевала», съ 15 октября 1860 года, т. е. со времени изготовленія корвета къ дальнему плаванію и по 1-е января 1862 года находился въ плаваніи подъ парами 66 сутокъ безъ одного часу: поддержка паровъ за это время была $202^3/_4$ часа и сверхъ того 71 ч. разводки. На дѣйствіе машины всего израсходовано угля 64317 пуд., на поддержку паровъ 4514 пуд. и на разводку 6347 пуд., а всего 75178 пудовъ. По положенію же въ расходѣ должно быть 105124 пуд., слѣдовательно экономія простирается до 29946 пуд. Въ шнуровыхъ книгахъ экономія эта не записывалась, потому что въ расходъ записывался дѣйствительно сожженый уголь. На опрѣсненіе и варку пищи въ 442 дня употреблено 7072 пуда, т. е. по 16 пуд. въ сутки.

c) Въ отношеніи морской провизіи.

1.

На корветѣ «Калевала» въ 1861 г. взятые изъ Кронштадта бѣлые сухари, были далеко хуже, купленныхъ въ Брестѣ. Пер-

вые отличались отъ вторыхъ, какъ качествомъ муки, такъ и способомъ приготовленія: въ нихъ часто встрѣчался закалъ, вслѣдствіе чего они дурно размачивались при употребленіи и не имѣли вкуса.

Солонина и масло, принятые изъ Кронштадта сохранялись хорошо; жаль только, что укупорка этихъ двухъ главныхъ предметовъ морскаго довольствія не вполнѣ хороша. Каждая бочка имѣетъ по одному весьма слабому дну, вслѣдствіе чего на корветѣ пришлось доливать разсолъ въ солонину; бочки же съ масломъ не могли переварачивать въ южномъ тропикѣ, чтобы перемѣшать соль,—такъ слабо у нихъ верхнее дно.

2.

На корветѣ «Аскольдъ» сухари, взятые изъ Кронштадта въ 1864 г., въ количествѣ 1000 пуд., скоро начали портиться. Еще въ Лиссабонѣ ихъ провѣтривали и выносили на верхъ въ сухую погоду, но и при этихъ предосторожностяхъ, могли достигнуть только того, что изъ 1000 пуд. 100 отдали на кормъ скоту. У сухарей въ срединѣ завелись мелкія букашки.

«Вообще же—говоритъ капитанъ-лейтенантъ Полозовъ»—долженъ сказать, что хотя наши сухари дешевле заграничныхъ, но гораздо хуже—слишкомъ мясисты и не пропечены хорошо». И по мнѣнію его, нѣтъ большой выгоды забирать ихъ много изъ Кронштадта безъ крайней нужды. Мяса же соленаго и масла онъ совѣтуетъ брать по больше.

3.

На фрегатѣ «Дмитрій Донской», по приходѣ въ 1866 году въ въ Ріо-Жанейро, бѣлые сухари Кронштадтскаго приготовленія, находившіеся на фрегатѣ $4^1/_2$ мѣсяца, испортились—въ нихъ показались въ значительномъ количествѣ черви. Сухари хранились въ лучшей бротъ-камерѣ фрегата. По этому, причину порчи, по мнѣнію командира, слѣдуетъ отнести къ недостаточной выпечкѣ и дурному качеству муки.

4.

Командиръ корабля «Ретвизанъ» доносилъ, что сушеная капуста и зелень—превосходны; сушеная капуста вполнѣ замѣняла обыкновенную квашенную, и какъ въ ахтеръ-люкахъ винтовыхъ кораблей, по близости къ машинѣ, иногда бываетъ очень жарко, и квашенная капуста испортилась бы въ нѣсколько дней, распространяя вредный запахъ, то нельзя не оцѣнить достоинства сушеныхъ овощей.

5.

Чай, отпускаемый на суда для командъ, по общему отзыву командировъ, предохраняетъ отъ желудочныхъ болѣзней. Только отпущенный на корветъ «Калевала» самоваръ представлялъ весьма важное неудобство для военныхъ судовъ, въ особенности же въ дальнемъ вояжѣ, состоящее въ томъ, что при немъ необходимо возить древесный уголь. На «Калевалѣ» было дозволено командѣ имѣть небольшіе чайники.

6.

На корветѣ «Воевода» и клиперѣ «Джигитъ», при обратномъ ихъ слѣдованіи въ 1861 году въ Балтику, всѣ оставшіеся сухари, заготовленные въ Шанхаѣ испортились; въ нихъ появились черви въ такомъ множествѣ, что коммисія нашла ихъ совершенно негодными къ употребленію. И на мысѣ Доброй Надежды ихъ оказалось на корветѣ 329 пуд,, а на клиперѣ 205 пуд. Порча сухарей произошла отъ дурной ихъ выпечки.

На корветѣ «Калевала» между сухарями, принятыми въ концѣ 1861 г. въ Шанхаѣ на переходѣ въ С.-Франциско, попали въ бротъ-камеру мошки, въ видѣ маленькихъ жучковъ, весьма скоро размножившіяся.

На фрегатѣ «Свѣтлана» на переходѣ изъ Батавіи въ Мельбурнъ, въ Декабрѣ 1861 г., показались въ бротъ-камерѣ тѣже маленькіе жучки, которые размножились впослѣдствіи до такой степени,

что въ верхней бродъ-камерѣ не было сухаря, въ которомъ на полъ-дюйма пространства на было бы цѣлаго гнѣзда ихъ.

7.

Въ іюлѣ мѣсяцѣ 1859 года, на фрегатѣ «Полканъ», во время плаванія изъ Ниццы въ Гавръ выброшено 5 боченковъ солонины, испортившейся отъ того, что боченки разсохлись, такъ что разсолъ изъ нихъ вытекъ.

На корветѣ «Варягъ», въ февралѣ 1864 г., при открытіи боченка съ мясомъ, заготовленія 1861 года (Московской посолки), солонина оказалась испорченною, почему и была выброшена за бортъ.

XII. О нашихъ складахъ заграницею.

1.

Мнѣніе капитанъ-лейтенанта Копытова о стратегическомъ и морскомъ значеніи нашихъ складовъ на островѣ Поросѣ.

Всякія морскія депо, подобно нашему на островѣ Поросѣ, находящіяся въ иностранныхъ водахъ, для всѣхъ флотовъ составляютъ базисъ ихъ крейсерствъ, какъ въ мирное, такъ и въ военное время, и потому всѣ государства, и въ главѣ ихъ Англія, всегда старались и стараются имѣть въ этомъ родѣ склады для своихъ эскадръ или крейсеровъ, въ мѣстахъ ихъ плаванія. Подобныя депо, разбросанныя по всѣмъ морямъ, каковы: Мальта, Гибралтаръ, о. Вознесенія, Фалкландскіе острова, острова Бермуда, острова Ванкувера, Гонъ-Конгъ и нѣкоторые другіе составляютъ всю силу и значеніе англійскаго флота; только при существованіи подобныхъ депо, осуществима вездѣ сущность англійскаго военнаго флота; только опираясь на нихъ, Англія во всякій данный моментъ, можетъ начать и вести морскую войну со всякимъ государствомъ обоихъ континентовъ. Маленькій островокъ или можно сказать пустая скала въ Черномъ морѣ, нѣ-

сколько лѣтъ назадъ обратила общее европейское вниманіе, только потому, что въ ней видѣли будущее морское депо Англіи.

«Франція также всегда заботилась о подобныхъ пріобрѣтеніяхъ и въ силу этой идеи въ послѣднее время особенно старалась объ этомъ. Соединенные Штаты, не имѣя вовсе колоній, въ послѣднюю войну увидѣли какъ необходимо имѣть подобное депо внѣ государства и, кажется, ищутъ пріобрѣсти островъ Св. Ѳомы въ Вестъ-Индіи.

«Какъ только послѣ окончанія Крымской войны, число плавающихъ нашихъ военныхъ судовъ заграницею увеличилось, то въ тоже время наше правительство озаботилось пріобрѣтеніемъ мѣста для складовъ военныхъ морскихъ запасовъ въ Виллафранкѣ. Подобныя депо выбираются предпочтительно выгодныя въ географическомъ положеніи и вслѣдствіе этого по необходимости оставляя на второмъ планѣ собственно морскія условія, каковы закрытость порта, удобная глубина, легкость сообщенія съ берегомъ, достаточная здоровость климата и т. п.

Если депо эти для военнаго времени служатъ базисомъ крейсерствъ, то въ мирное они же даютъ возможность дѣлать огромныя сбереженія и очень значительно уменьшаютъ издержки государства на заграничное плаваніе его судовъ. При ихъ посредствѣ англійскій флотъ имѣетъ все свое снабженіе изъ Англіи, какъ для продовольствія, обмундированія, корабельныхъ запасовъ для замѣны приходящаго въ негодность, сломаннаго и испорченнаго, такъ и топливо для дѣйствія огромнаго числа судовыхъ машинъ. Всѣ получаемыя судами поврежденія исправляются въ своихъ портахъ своими инженерами и мастеровыми; такимъ образомъ, флотъ все это имѣетъ, почти по цѣнамъ, существующимъ въ Англіи, только съ прибавкою цѣны дешевѣйшей перевозки и такимъ образомъ избавляется отъ дурнаго качества вещей и произвольныхъ и ужасныхъ цѣнъ, существующихъ въ отдаленныхъ или малонаселенныхъ странахъ, на предметы, необходимые для судовъ.

Мѣсто и магазины наши, находящіеся на островѣ Поросѣ, вполнѣ отвѣчаютъ этимъ обоимъ пунктамъ. Въ случаѣ войны или необходимости присутствія нашей эскадры въ Средиземномъ морѣ, склады въ Поросѣ будутъ для нихъ необходимы для свободнаго пополненія ихъ запасовъ. Рейдъ Пороса представляетъ прекрас-

ное мѣсто для всѣхъ надводныхъ исправленій. Онъ имѣетъ хорошую глубину, совершенно закрытъ отъ всѣхъ вѣтровъ и большаго волненія. Если война будетъ ведена съ однимъ изъ противниковъ Греціи и нельзя будетъ ожидать нападенія на Поросъ, то здѣсь же могутъ быть пользованы раненые и больные съ судовъ. Климатъ прекрасный. По существующимъ зданіямъ видно, что здѣсь въ прежнее время наша эскадра, кромѣ судовыхъ исправленій, заготовляла еще себѣ и сухари, которые составляютъ самую важную часть нашей провизіи. Если же содержаніе этихъ магазиновъ при нѣкоторыхъ изъ могущихъ представиться Россіи войнъ, будетъ невозможно и мы будемъ принуждены ихъ оставить, то во 1-хъ, это будетъ исключеніемъ, такъ какъ Средиземное море не разъ видѣло русскія эскадры, плававшими у себя во время различныхъ войнъ, принимавшими значительное участіе въ продолженіе всего мирнаго времени,—небольшая эта собственность можетъ принести большія выгоды правительству.

Портъ о-ва Пороса находится отъ Севастополя ближе нежели даже Копенгагенъ отъ Кронштадта, и потому доставка провизіи, обмундированія и угля на нашихъ военныхъ транспортахъ черноморскаго флота, можетъ быть легко выполнена для судовъ, находящихся въ водахъ греческаго архипелага и вообще Леванта. Въ имѣющихся поросскихъ магазинахъ все это можетъ быть помѣщено свободно на цѣлую эскадру, что избавитъ отъ покупокъ всего этого заграницею, а можетъ быть пріобрѣтено по общимъ подрядамъ на эти предметы, морскимъ вѣдомствомъ, по гораздо болѣе низкимъ цѣнамъ и платить за которые будутъ кредитными билетами, а не золотомъ, и такимъ образомъ будутъ употребляемы русскія произведенія взамѣнъ иностранныхъ, на пользу развитія русскаго хозяйства и торговли; будетъ избѣгнуто пріобрѣтеніе дорого стоющихъ кредитивовъ и платы банкирскихъ расходовъ. Ввѣреннымъ мнѣ фрегатомъ подобныхъ расходовъ по новый годъ со времени отправленія изъ Кронштадта, сдѣлано почти на 25000 руб. Если бы были склады провизіи и угля въ поросскихъ магазинахъ, то этотъ расходъ былъ бы внутреннимъ взамѣнъ внѣшняго. Сумма эта израсходована только однимъ судномъ въ нѣсколько мѣсяцевъ.

Въ плаваніи фрегата въ Соединенные Штаты, для дѣйствія

машины употреблялся антрацитъ, котораго такое изобиліе въ портахъ Азовскаго и Чернаго морей и цѣны на который по этому тамъ весьма низкія. Между тѣмъ въ Пиреѣ, англійскій уголь много уступающій антрациту, стоитъ почти 15 руб. тоннъ. При употребленіи антрацита на фрегатѣ не было сдѣлано никакихъ передѣлокъ въ котлахъ, что̀ показываетъ, что уголь этотъ можетъ быть легко употребляемымъ, въ пользу развитія и разработки отечественныхъ угольныхъ копей.

Сознавая чрезвычайную пользу подобныхъ депо для моего отечества и помня также, что еще очень долго во всей Россіи будутъ сожалѣть о проданномъ нами селеніи Россъ въ Калифорніи, и видя всѣ особенно хорошія и выгодныя условія владѣнія землею въ Поросѣ для нашего флота, представляю свое мнѣніе.

2.

Командиры корветовъ «Аскольдъ» и «Варягъ» представляли о необходимости имѣть склады сахалинскаго угля въ Хакодате и Нагасаки, потому что японскій уголь нехорошъ.

XIII. Обученіе нижнихъ чиновъ грамотѣ.

На отрядѣ флигель-адъютанта Попова было обращено особенное вниманіе на обученіе матросовъ грамотѣ. Успѣхи были таковы, что не доходя мыса Доброй Надежды на всѣхъ судахъ было по 30 и 40 человѣкъ могущихъ читать. Книги, которыя были куплены съ разрѣшенія Его Императорскаго Высочества были розданы по рукамъ и всѣ прочитаны. Кромѣ того матросы обучались разнымъ мастерствамъ и тѣмъ пріобрѣтали возможность производить всѣ неизбѣжныя судовыя работы своими средствами.

На корветѣ «Посадникъ», въ свободное время, команда также обучалась грамотѣ. Большой выборъ книгъ, составлявшій матросскую библіотеку, пріобрѣтенный въ Петербургѣ, много этому способствовалъ.

На корветѣ «Калевала» каждому учащемуся была дана азбука,

по которой учились грамотѣ, при помощи офицеровъ и гардемаринъ.

И вообще, какъ видно изъ донесеній командировъ судовъ, на предметъ этотъ въ послѣднее время было обращено большое вниманіе. На фрегатѣ «Громобой», корветѣ «Аскольдъ», клиперахъ: «Разбойникъ» и «Абрекъ» успѣхи были очень удовлетворительны. На послѣднемъ офицеры взяли на себя трудъ доступными понятію матроса разсказами знакомить ихъ съ нѣкоторыми явленіями природы, встрѣчающимися на морѣ.

XXIV.

СМОТРЫ, ПРОИЗВЕДЕННЫЕ ВЪ КРОНШТАДТѢ СУДАМЪ, ВОЗВРАТИВШИМСЯ ИЗЪ ДАЛЬНЯГО ПЛАВАНІЯ.

Успѣхи въ морскихъ работахъ на Средиземной эскадрѣ.

(ДОКЛАДНАЯ ЗАПИСКА ВИЦЕ-АДМИРАЛА ФОНЪ-ШАНЦА ЕГО ИМПЕРАТОРСКОМУ ВЫСОЧЕСТВУ ГЕНЕРАЛЪ-АДМИРАЛУ).

Вслѣдствіе приказанія Вашего Императорскаго Высочества, я осматривалъ суда возвратившіяся изъ Средиземнаго моря, производя на каждомъ изъ нихъ отдѣльныя ученья, при чемъ присутствовали всѣ гг. командиры порученнаго мнѣ отряда. Смотръ этотъ заключался въ нижеслѣдующемъ:

НА КОРАБЛѢ „РЕТВИЗАНЪ".

31 августа 1859 г., осматривая корабль «Ретвизанъ», дѣлалъ на немъ ученья: 1) парусное, 2) подъемъ барказовъ въ ростры, 3) вооруженіе гребныхъ судовъ артиллеріею и дессантомъ, 4) артиллерійское ученье, и 5) осмотръ самаго корабля.

1) Во время паруснаго ученья: a) отданные паруса для просушки, закрѣпили въ $2^1/_2$ минуты, считая моментъ отъ команды «по марсамъ»; b) поставили всѣ паруса въ 6 минутъ; c) бра-

сопка парусовъ для снятія съ якори; d) брали 2 рифа у марселей: у гротъ-марселя и крюйселя въ $1^1/_4$ мин.; у форъ-марселя въ $1^3/_4$ мин.; e) перемѣнили всѣ три марселя вдругъ—имѣя 2 рифа и снова взяли 2 рифа—въ 5 минутъ, и 5 минутъ продолжались приготовленія, состоявшія въ выносѣ марселей на верхъ изъ парусной каюты и подъемѣ бѣгунъ-талей.

2) Подъемъ барказовъ въ ростры: доставаніе изъ подъ мостика лопаря и основаніе нокъ-талей, продолжалось $1^1/_2$ мин.; всѣ прочія приготовленія и подъемъ талей 11 минутъ. Самый подъемъ барказовъ съ обѣихъ сторонъ вдругъ, 5 мин., такъ что отъ команды: «по мѣстамъ—барказы подымать», до постановки на мѣсто, прошло $17^1/_2$ минутъ.

3) Вооруженіе 2 барказовъ и 3 катеровъ артиллеріею и дессантомъ: спускъ барказовъ на воду, имѣя тали заложенными, продолжался $1^1/_2$ мин. Два катера отвалили отъ борта черезъ $11^1/_2$ мин.; барказы и остальной катеръ черезъ $18^1/_2$ минутъ. Всего вооруженнаго дессанта было на двухъ барказахъ и трехъ катерахъ: 10 унтеръ-офицеровъ, 206 матросовъ и сверхъ того половинное число гребцовъ.

4) Артиллерійское ученье: по пробитіи тревоги, корабль былъ готовъ къ бою черезъ $2^1/_2$ минуты. Перемѣнили станокъ въ нижнемъ декѣ въ $5^1/_2$ минутъ.

5) Осмотрѣлъ корабль во всѣхъ возможныхъ мѣстахъ и нашелъ его въ отличномъ видѣ во всѣхъ отношеніяхъ. Всѣ работы и артиллерійское ученье производились отлично хорошо, безъ малѣйшей суеты и безъ малѣйшаго разговора, съ большимъ проворствомъ и вездѣ замѣтенъ большой порядокъ. Команда имѣетъ весьма бодрый и здоровый видъ.

1 сентября производилъ смотръ фрегатамъ «Громобой» и «Полканъ».

НА ФРЕГАТѢ „ГРОМОБОЙ“.

Дѣлалъ ученья: 1) парусное, 2) подъемъ одного барказа въ ростры и двухъ катеровъ на боканцы, 3) артиллерійское ученье и 4) осмотръ самаго фрегата.

1) Парусное ученье: a) отданные паруса для просушки закрѣпили въ $3^1/_2$ мин.; b) поставили всѣ паруса въ 5 мин.; c) закрѣпили брамсели и бомъ-брамсели въ 2 мин.; d) взяли 3 рифа у марселей въ $2^1/_2$ мин.; e) перемѣнили 3 марселя вдругъ, имѣя 3 рифа: приготовленіе, состоящее въ доставаніи марселей изъ парусной каюты и подъемѣ бѣгунъ-талей продолжалось $7^1/_2$ мин., самая перемѣна марселей $8^1/_2$ мин.

2) Подъемъ барказа въ ростры и двухъ катеровъ на боканцы: приготовленія къ подъему барказа 12 мин., самый подъемъ барказа $3^3/_4$ мин.; подняли 2 катера на боканцы въ $1^1/_2$ мин., такъ что отъ команды: «по мѣстамъ барказъ въ ростры, 2 катера на боканцы поднять», до исполненія, прошло $17^1/_2$ мин.

3) Артиллерійское ученье: послѣ пробитія тревоги, фрегатъ былъ готовъ къ бою черезъ $2^1/_2$ минуты.

4) Осматривалъ самый фрегатъ въ подробности и нашелъ его въ отличномъ видѣ. Всѣ работы и артиллерійское ученье производились отлично хорошо, безъ всякой суеты и безъ малѣйшаго разговора; вездѣ замѣтенъ большой порядокъ; команда имѣетъ бодрый и здоровый видъ.

НА ФРЕГАТѢ „ПОЛКАНЪ“.

Во время нѣсколькихъ общихъ работъ на порученной мнѣ эскадрѣ, было уже замѣтно совершенство команды фрегата «Полканъ», потому я счелъ лишнимъ производить тѣ ученья, которыя производилъ на другихъ судахъ, а осмотрѣвъ команду и любуясь ею, приказалъ перемѣнить всѣ три марса-реи и три марселя вдругъ. Работу эту я приказалъ привести въ исполненіе, вслѣдствіе спора гг. командировъ порученнаго мнѣ отряда, о времени, ранѣе котораго перемѣна марса-рей, при всей удачѣ, не можетъ быть выполнена; перемѣна крюйсъ-марса-реи и марселя продолжалась $9^1/_2$ мин., а грота-и форъ-марса-рей и марселей 13 мин., и, при этой неимовѣрной скорости, видно было твердое знаніе каждаго матроса, необъяснимое проворство и полное совершенство, выше котораго даже желать невозможно; работа эта привела въ восторгъ всѣхъ присутствующихъ.

Вооруженіе всѣхъ гребныхъ судовъ, т. е. барказа, полубарказа и трехъ катеровъ артиллеріею и десантомъ, имѣя предварительно всѣ суда на бакштовѣ, продолжалось 5 минутъ, а два катера отвалили отъ борта черезъ 3 минуты: десанту находилось на гребныхъ судахъ 189 человѣкъ.

Разруженіе гребныхъ судовъ продолжалось $4^1/_4$ минуты.

По пробитіи тревоги, фрегатъ былъ готовъ къ бою черезъ одну минуту.

При примѣрномъ заряжаніи пыжами, подавая ихъ отъ бомбовыхъ погребовъ, оказалось, что въ $3^1/_4$ мин. успѣли каждое орудіе зарядить отъ 5 до 9 разъ, и каждый разъ остановка происходила только за подачей пыжей.

Совершенство команды фрегата «Полканъ» и неимовѣрная быстрота во всѣхъ ея движеніяхъ, превосходятъ всякую похвалу. Самый фрегатъ найденъ въ отличномъ видѣ.

НА КОРВЕТѢ „БАЯНЪ“.

2 сентября осматривалъ корветъ «Баянъ», на которомъ производилъ: 1) парусное ученье, 2) артиллерійское ученье и 3) подъемъ и спускъ гребнаго винта, и осмотръ самаго корвета.

1) Парусное ученье: a) закрѣпили отданные паруса для просушки—въ $2^1/_4$ минуты; b) поставили три марселя въ $3^3/_4$ мин., c) перемѣнили всѣ марсели вдругъ; доставали марсели и подымали бѣгунъ-тали $4^1/_2$ м., самая перемѣна продолжалась $6^1/_2$ м., d) взяли 2 рифа у марселей въ 2 мин., e) поставили всѣ паруса въ $6^3/_4$ мин., f) закрѣпили всѣ паруса въ 5 мин.

2) Артиллерійское ученье: корветъ былъ готовъ къ бою черезъ $1^1/_2$ мин.

3) Подъемъ и спускъ гребнаго винта: приготовленія къ подъему продолжались $11^1/_2$ мин., самый подъемъ винта 2 мин., спускъ винта $1^1/_2$ мин.

Парусное ученье, спускъ и подъемъ гребныхъ судовъ, подъемъ и спускъ винта, производились весьма хорошо. Что же касается до артиллерійскаго ученья, то при дѣйствіи на оба борта, по затруднительному выдвиганію орудій отъ борта, невозможно даже

и требовать живости, потому что тѣснота не позволяетъ, съ полною силою, дѣйствовать прислугѣ.

НА ПАРОХОДО-ФРЕГАТѢ „РЮРИКЪ“.

4 сентября осматривалъ пароходо-фрегатъ «Рюрикъ.»

Команда его имѣетъ бодрый и здоровый видъ, пароходъ во всѣхъ отношеніяхъ найденъ въ отличномъ видѣ и содержится въ большой чистотѣ; производилъ ученье у бомбоваго орудія и нашелъ, что люди обучены очень хорошо.

Представляя мой отчетъ о произведенномъ смотрѣ судамъ Средиземной эскадры, я долгомъ считаю довести до свѣдѣнія Вашего Императорскаго Высочества, что скорость и правильность всѣхъ работъ на судахъ практической эскадры, не смотря на недостатокъ людей, слишкомъ 200 человѣкъ на каждомъ кораблѣ, не уступитъ этимъ судамъ, за исключеніемъ фрегата «Полканъ» команда котораго, какъ я уже сказалъ, превосходитъ всякую похвалу.

КОРВЕТАМЪ „БОЯРИНЪ“, „ВОЕВОДА“ И КЛИПЕРУ „ДЖИГИТЪ“.

ПРОИЗВЕДЕНЪ ВИЦЕ-АДМИРАЛОМЪ НОВОСИЛЬСКИМЪ, 19 АВГУСТА 1861 Г.

На другой день по прибытіи въ Кронштадтъ корветовъ: «Бояринъ», «Воевода» и клипера «Джигитъ», главный командиръ Кронштадтскаго порта, вице адмиралъ Новосильскій, произвелъ имъ предварительный смотръ, при коемъ нашелъ ихъ, внутри и снаружи, въ полномъ порядкѣ, и щеголеватой чистотѣ, а по корпусу и рангоуту совершенно исправными, такъ что, несмотря на четырехъ-годовое отсутствіе ихъ изъ Кронштадта, въ продолженіе котораго они большую часть времени находились въ морѣ, суда эти способны были продолжать хоть сейчасъ же плаваніе и не требовали отъ порта никакихъ исправленій, за исключеніемъ лишь починки парусовъ и котловъ. Обращая особенное вниманіе на сохраненіе оружія, главный командиръ нашелъ его у всѣхъ въ хорошемъ видѣ; въ особенности на корветѣ «Бояринъ» штуцера отлично сохранены, какъ внутри стволовъ такъ и снаружи.

Команда на эскадрѣ имѣла бодрый и здоровый видъ, который служитъ лучшимъ ручательствомъ о заботливости гг. командировъ судовъ о сохраненіи здоровья ввѣренныхъ имъ чиновъ.

За тѣмъ 16-го числа, пригласивъ начальника артиллерійской части и нѣкоторыхъ командировъ судовъ, вице-адмиралъ Новосильскій произвелъ всѣмъ судамъ парусное ученье, дѣлая сигналы съ корвета «Бояринъ» причемъ подняты были всѣ гребныя суда, спущены брамъ-стеньги и брамъ-реи и снова подняты съ постановленіемъ всѣхъ парусовъ; перемѣнены марсели со взятіемъ двухъ рифовъ, и окончательно закрѣплены всѣ паруса. Приложенная при семъ таблица показываетъ время, въ которое были произведены эти работы на каждомъ изъ судовъ; задержка въ работѣ на «Воеводѣ» произошла отъ выпавшаго блока изъ шкотоваго угла марселя, а на «Джигитѣ» отъ лопнувшаго брамъ-горденя.

Вглядѣвшись въ работу, при которой соблюдалась совершенная тишина,—доноситъ вице-адмиралъ Новосильскій,—легко было замѣтить отчетливое и полное знаніе своего дѣла каждымъ матросомъ отдѣльно, а равно навыкъ, правильность и умѣнье распоряжаться гг. офицеровъ. Несмотря на отличныя работы на всѣхъ трехъ судахъ, я отдаю преимущество въ работахъ корвету «Бояринъ», которому мною и было сигналомъ изъявлено особое удовольствіе.

По окончаніи паруснаго ученья на корветахъ: «Бояринъ» и «Воевода», было произведено, при тревогѣ съ одною дробью, артиллерійское ученье, при чемъ батареи дѣйствовали по командѣ: по тревогѣ на одинъ бортъ, на оба борта съ вызовомъ стрѣлковой партіи, и наконецъ, были вызваны всѣ абордажныя партіи. Артиллерійское ученье производилось на обоихъ корветахъ вполнѣ удовлетворительно, въ особенности носовыя орудія дѣйствовали хорошо, съ знаніемъ своего дѣла каждымъ изъ нумеровъ прислуги.

Нашедшій шквалъ съ дождемъ вынудилъ прекратить испытаніе, не осмотрѣвъ артиллерійскаго ученья на клиперѣ «Джигитъ»; но заключаетъ главный командиръ,—судя по тому что видѣлъ, могу смѣло сказать, что съ прибытіемъ въ Кронштадтъ эскадры капитанъ-лейтенанта Майделя, Балтійскій флотъ украсился тремя благонадежными командирами, двадцатью искусными и уже опытными флотскими, артиллерійскими и штурманскими офицерами, а

равно флотъ пріобрѣлъ 390 отличныхъ матросъ, бывалыхъ и превосходно знающихъ свое дѣло.

По пробитіи тревоги на обоихъ корветахъ батареи были готовы въ 2 минуты, а орудія закрѣплены по походному на корветахъ: «Бояринъ» въ $5^1/_2$ мин., а на «Воеводѣ» $6^3/_4$ мин.

Сигналы.	Дѣйствія.	Корветы. «Бояринъ».	Корветы. «Воевода».	Клиперъ «Джигитъ».
Поднять барказы въ ростры.	Подняты тали. . . .	$1^3/_4$ м.	$1^1/_2$ м.	—
	Барказы поставлены въ ростры.	5 —	$4^3/_4$ —	6 м.
	Люди сошли внизъ . .	7 —	$6^1/_2$ —	—
Спуст. брамъ-стеньги въ ростры.	Поворотили брамъ-рен.	$2^1/_4$ м.	$2^3/_4$ м.	ф.-брам. $3^1/_4$ м. гротъ. $7^3/_4$ (*)
	Спустили брамъ-стеньги.	$5^1/_2$ —	$5^3/_4$ —	—
	Люди сошли внизъ . .	6 —	$6^1/_4$ —	—
Поднять брамъ-стеньги и поставить всѣ паруса.	Подняты брамъ-стеньги.	$2^1/_2$ м.	$2^1/_4$ м.	—
	Поставлены паруса . .	$4^1/_2$ —	$4^1/_2$ —	$5^1/_2$ м.
	— брамсели .	7 —	$8^1/_2$ —	$7^1/_4$ —
			Форъ. / Гротъ.	Форъ. / Гротъ.
Перемѣнить марсели и взять два рифа.	Перемѣнили марсели .	6 м.	7 м. / $15^1/_2$ м. (*)	7 м. / $5^3/_4$ м.
	Отданы рифы и поставлены всѣ паруса . . .	3 —	3	2
Закрѣпить паруса.	Закрѣплены	$2^1/_4$ м.	$2^1/_2$ м.	2 м.
	Люди сошли внизъ . .	$5^1/_2$ —	6 —	$3^1/_2$ —

(*) Причина замедленія произошла отъ того, что на клиперѣ лопнулъ брамъ-гордень, а на корветѣ гротъ-марса-шкотъ-блокъ съ лѣвой вышелъ изъ стропа, для ввода котораго на мѣсто, потребовалось нѣкоторое время.

ФРЕГАТУ „ИЛЬЯ МУРОМЕЦЪ".

РАПОРТЪ ВИЦЕ-АДМИРАЛА ФОНЪ-ШАНЦА.

19 сентября 1861 г., пригласивъ съ собою: генералъ-маіора Мещерякова, капитановъ 1 ранга: Ендогурова, Изыльметьева, Римскаго-Корсакова, флигель-адъютанта Стеценкова, подполковника Пестича и капитанъ-лейтенанта Селиванова, я произвелъ смотръ фрегату «Илья Муромецъ».

Фрегатъ этотъ оказался въ состояніи, въ которомъ пріятно видѣть каждое военное судно; но особенно мы замѣтили расторопность его команды; такъ какъ при всѣхъ работахъ не только не было слышно малѣйшаго говора, но даже не было надобности, чтобы офицеръ, командовавшій авраломъ, напоминалъ кому либо, что такую-то снасть нужно выбрать или раздернуть.

Послѣднее, разумѣется, можно требовать отъ команды этого фрегата, такъ какъ довольно большая часть ея предъ этимъ уже была въ дальнемъ плаваніи; но тѣмъ не менѣе это весьма рекомендуетъ всѣхъ лицъ, служащихъ на немъ и особенно дѣлаетъ честь его росписанію, командиру и старшему офицеру,—тѣмъ болѣе, что команда его перемѣнилась три раза и теперь въ ней недостаетъ 96 человѣкъ до комплекта.

Смотръ былъ произведенъ въ слѣдующемъ порядкѣ:

Сначала осмотрѣнъ фрегатъ и книги его боеваго и другихъ росписаній.

Потомъ сдѣлано артиллерійское ученье и перемѣна станка.

Затѣмъ вызваны абордажныя партіи, сдѣлана пожарная тревога и осмотрѣны помпы и другія средства къ подачѣ и откачиванію воды.

Послѣ этого приказано было вооружить гребныя суда артиллеріею и десантомъ; по осмотрѣ приказано ихъ разружить и поднять одинъ изъ барказовъ.

Потомъ приказано поставить всѣ паруса, затѣмъ взять два рифа у марселей и нижніе паруса взять на гитовы; перемѣнить форъ-марсель и, наконецъ, закрѣпить всѣ паруса, выправить реи и убраться по якорному.

Скорость исполненія этихъ приказаній была:

Изготовленіе къ бою	въ	3 мин.
Изготовленіе станка къ перемѣнѣ, 4-мя стойками	»	8 »
Крѣпленіе орудій по походному. . .	»	5 »
Абордажныя партіи вышли	»	3 »
Пожарныя и изготовленіе помпъ. . .	»	5 »
Шлюпки съ артиллеріею и дессантомъ отвалили отъ борта. . . .	отъ 9 до 11	»
Разруженіе ихъ.	»	$7^1/_2$ »

Продолжительность исполненія этихъ приказаній, считалась отъ перваго удара барабана и начала свистка дудки.

Подняли барказъ отъ команды по марсамъ	»	6 мин.
Паруса отдали отъ той же команды .	»	$1^1/_2$ »
Поставили, отъ команды по марсамъ, марсели	»	$2^1/_2$ »
Поставили брамсели и бомъ-брамсели .	»	$3^1/_2$ »
Фокъ и гротъ взяли на гитовы. . .	»	$^1/_4$ »
Бомъ-брамсели убрали и закрѣпили .	»	$1^1/_2$ »
Взяли 2 рифа	»	$2^1/_4$ »
Перемѣнили марсель	»	$9^1/_2$ »
Закрѣпили паруса отъ команды по марсамъ	»	3 »
Убрались окончательно отъ команды лисель-спирты опустить.	»	5 »

При этомъ мы замѣтили нѣсколько нововведеній на фрегатѣ: во 1-хъ марсели на немъ мѣняются какъ вообще должно мѣнять ихъ въ свѣжій вѣтеръ, т. е. скатанными какъ новый, такъ и старый (*), что̀ разумѣется очень полезно, ибо при этомъ, въ случаѣ надобности перемѣнить марсели въ свѣжій вѣтеръ, уже не нужно будетъ готовить къ тому новый марсель и, кромѣ того, марсовымъ не нужно будетъ разсказывать что̀ нужно дѣлать.

(*) Этотъ способъ перемѣны марселей описанъ въ № 9 М. Сб. 1861 г.

2) Орудіе наводятъ одними талями безъ ганшпуговъ,—что̀ разумѣется сохраняетъ палубу, но также ли это хорошо въ отношеніи къ сохраненію станковъ?—нельзя рѣшить, видѣвъ ученье одинъ только разъ. И наконецъ, на фрегатѣ уничтожено одновременное заряжаніе и команда «прочь», по которой второй комендоръ, вдвигая клинъ, приказывалъ убирать ганшпуги. При введенномъ же теперь на фрегатѣ ученьѣ, все что̀ дѣлается по этой командѣ и командѣ «товсь», въ нашемъ ученьи исполняется по одной послѣдней изъ этихъ командъ. Но на это нѣкоторыя изъ лицъ, бывшихъ со мною, и именно генералъ-маіоръ Мещеряковъ и подполковникъ Пестичъ, выразили мнѣніе, что при такомъ образѣ наведенія орудій можетъ часто случаться, что комендоръ не успѣетъ вдвинуть клинъ подъ орудіе.

Тѣ же лица говорили противъ того, что на фрегатѣ, такъ же какъ почти на всѣхъ судахъ нашего флота, первыми комендорами стоятъ унтеръ-офицеры, а комендоры выпущенные съ корабля «Прохоръ» вторыми нумерами.

Другіе замѣтили, что обухи для боковыхъ талей у орудій вбиты очень близко къ косякамъ, и что самыя скобы для брюковъ лучше бы отдѣлить отъ кромокъ борта, ибо при наведеніи орудій въ косякъ, станокъ на этомъ фрегатѣ не доходитъ около фута до сегмента.

КОРВЕТУ „ВОЛЪ“. (*)

(РАПОРТЪ КАПИТАНА 1 РАНГА РИМСКАГО-КОРСАКОВА).

Согласно приказанія главнаго командира Кронштатскаго порта, 21 сентября 1861 г., произведенъ былъ мною смотръ корвету «Волъ», находившемуся нынѣшнее лѣто при описи Аландскихъ шхеръ; въ распоряженіи начальника морской съемки Финскаго залива, генералъ-маіора Борисова.

(*) Смотръ этотъ производился корвету передъ отправленіемъ въ заграничное плаваніе и приведенъ здѣсь для того, чтобы судить объ успѣхѣ обученія команды по возвращеніи изъ Средиземнаго моря.

При ровномъ вѣтрѣ отъ WSW, имѣя 16 саженъ каната на клюзѣ, снялись съ якоря съ малаго рейда въ $3^1/_2$ мин. и пошли подъ парами на большой. Якорь былъ взятъ на катъ въ 2 мин., а на фишъ въ $5^1/_2$ минутъ. Подвѣшенныя снасти разобрали по походному въ 3 мин. Имѣвъ брамъ-гордени не занесенными, спустили брамъ-реи въ $4^1/_2$ мин., а брамъ-стеньги по мачтамъ—въ 8 мин. По пробитіи пожарной тревоги, всѣ партіи были готовы, начавъ качать воду изъ помпъ и поднявъ на мѣсто нокъ-и сейтали, въ $4^1/_2$ минуты.

Абордажныя партіи, по вызову сигналомъ, были готовы въ $4^1/_2$ мин.; люди стрѣлковой партіи вооружены ружьями, а абордажной партіи и резерва—частію ружьями и палашами, частію же интрепелями, пиками и топорами.

Абордажное оружіе въ порядкѣ, за исключеніемъ весьма немногихъ ружей.

Брамъ-стеньги подняли въ 4 мин., а брамъ-реи въ $5^3/_4$ мин. Орудія закрѣпили по походному въ 5 минутъ.

Выйдя за Толбухинъ маякъ, поставили паруса. Отдали марсели въ $1^1/_2$ мин., поставили въ 4 мин., съ прибавкою брамселей, бомъ-брамселей, фока и грота—въ $9^1/_2$ минутъ.

За тѣмъ подвахтенныхъ спустили внизъ и слѣдующія работы производили одною вахтою, вызывая по очереди то одну, то другую, при чемъ командовали поочередно всѣ вахтенные начальники. Убрали бомъ-брамсели, фокъ и гротъ въ $4^1/_2$ мин. За тѣмъ, положивъ гротъ-марсель на стеньгу, спустили катеръ съ бокашцевъ, и онъ отвалилъ отъ борта въ $3^1/_2$ мин. Брамсели закрѣпили въ $1^1/_2$ мин. Тотъ же катеръ подняли въ $1^1/_2$ минуты. Снявъ гротъ-марсель со стеньги, взяли по одному рифу у марселя въ $3^1/_2$ минуты; у гротъ-марселя въ 4 мин., вся же работа взятія одного рифа у марселей продолжалась $8^3/_4$ мин. Потомъ вызвали на верхъ другую вахту, которая отдала у марселей рифъ въ $4^1/_2$ м.; а съ постановкою брамселей, бомъ-брамселей, фока и грота, вся работа продолжалась 9 минутъ.

Вызвавъ всѣхъ на верхъ, убрали брамсели, фокъ и гротъ въ $4^1/_2$ минуты.

По пробитіи тревоги, съ подачею картузовъ изъ крюйтъ-камеры

1-й выстрѣлъ съ ядромъ былъ сдѣланъ чрезъ 7 мин., орудія при этомъ были раскрѣплены и готовы въ 3 минуты, а задержала дѣйствіе крюйтъ-камера, въ которой винтовая гайка у замка не отвертывалась. Поставлены обѣими вахтами брамсели, бомъ-брамсели, фокъ и гротъ въ $5^1/_2$ минутъ.

За тѣмъ подвахтенныхъ опять спустили внизъ и опять работали одною вахтою. Имѣя брамъ-лисель-фалъ-блоки выложенными и лисель-спиртъ-гинцы внизу, заложили тѣ и другіе, и поставили лисели съ правой: гротовые въ 10, фоковые въ $13^1/_2$ мин., марса- и брамъ-лисели убрали, скатали и поставили къ вантамъ въ $5^1/_2$ минутъ, унтеръ-лисель поставили, вмѣстѣ съ ввязкою выстрѣлъ-горденя, въ $7^1/_2$ мин. Спустили его, скатали и поставили къ вантамъ въ 8 мин.

Производили артиллерійское ученье комендорамъ у одного орудія, дѣлая смѣны нумеровъ, сначала по командѣ батарейнаго командира мичмана Медема, а послѣ по командѣ комендоровъ. Комендоры знаютъ свое дѣло, изъ нихъ прицѣливались одинъ дурно, а два хорошо; командовать умѣютъ

Вызвавъ всѣхъ на верхъ, убрали бомъ-брамсели, фокъ и гротъ въ $1^1/_2$ мин; крѣпили фокъ, гротъ, марсели и брамсели въ 3 мин. Люди съ марсовъ сошли черезъ $5^1/_2$ мин.; оставшіеся для правки реевъ сошли внизъ черезъ 13 мин., снасти подвѣсили черезъ 18-ть минутъ.

Проходя рейдомъ, бросали ручной лотъ, съ обѣихъ сторонъ посмѣнно, причемъ оказалось лотовыхъ на корветѣ 8-мь смѣнъ. Въ этомъ дѣлѣ, еще не достигли надлежащаго щегольства.

Гребныхъ судовъ изъ ростръ не спускали, потому что топъ-шкентель, когда машина топится, очень страдаетъ отъ жару, что и было видно при закладкѣ нокъ-и сей-талей при пожарной тревогѣ.

Не взирая на то, что корветъ находился большую часть лѣта въ нездоровомъ сосѣдствѣ Або, было только четыре случая лихорадки; весь же свой запасъ хины корветъ издержалъ на лоцмановъ и ихъ семейства.

Команды на корветѣ 20 унтеръ-офицеровъ и 136 рядовыхъ; изъ нихъ было въ Средиземномъ морѣ 70 человѣкъ, а остальные поступили въ нынѣшнемъ году изъ временно-отпускныхъ, небы-

валыхъ вовсе въ морѣ. Кромѣ того, половина этой команды большую часть лѣта состояла въ промѣрныхъ партіяхъ и слѣдовательно корветъ находился не въ благопріятныхъ обстоятельствахъ для обученія команды; но не взирая на то, всѣ работы производятся безъ суеты и съ совершенною тишиною. Вахтенные начальники командуютъ правильно, но желательно бы въ нихъ видѣть побольше бойкости. Впрочемъ, всѣ они еще очень молодые офицеры и въ продолжительныхъ плаваніяхъ были только мичманы: баронъ Нолкенъ на кораблѣ «Гангудъ» и баронъ Медемъ на фрегатѣ «Громобой».

Корветъ какъ внизу, такъ и на верху, содержится въ порядкѣ и въ неукоризненной опрятности,—а артиллерія даже замѣчательно щеголевато смотритъ.

КОРВЕТУ „СОКОЛЪ.“

(ИЗЪ РАПОРТА СВИТЫ ЕГО ВЕЛИЧЕСТВА КОНТРЪ-АДМИРАЛА ЗАРИНА).

Свиты Его Императорскаго Величества контръ-адмиралъ Заринъ, производя по порученію главнаго командира Кронштадтскаго порта, смотръ корвету «Соколъ», пришедшему изъ Средиземнаго моря, представилъ объ этомъ смотрѣ слѣдующее донесеніе.

Пригласивъ капитановъ Бессарабскаго, Римскаго-Корсакова 1, Пузино и Фонъ Франка, я вмѣстѣ съ ними прибылъ на корветъ «Соколъ» въ 10 часовъ утра 26 сентября.

Осмотрѣвъ команду и найдя ее въ бодромъ и здоровомъ видѣ, приказалъ ударить тревогу и, въ тоже время, напустить въ котлы воды и разводить пары.

По пробитіи тревоги, батарея была готова къ дѣйствію въ 3 минуты; абордажныя партіи, по вызову, были на мѣстахъ въ 2 минуты

Артиллерійское ученье и словесное испытаніе комендоровъ и прислуги доказали, что артиллерійскимъ дѣломъ на корветѣ занимались серьозно и толково.

По окончаніи смотра артиллеріи, подняли всѣ гребныя суда.

При подъемѣ барказа въ ростры употреблено на приготовленіе и подъемъ талей 6 мин.; барказъ поставленъ на мѣсто въ 12 мин.;— всѣ же гребныя суда подняты въ ростры и на боканцы въ 28 мин.; люди сошли съ марсовъ чрезъ 24 минуты. При этомъ слѣдуетъ замѣтить, что барказъ на корветѣ двумя футами длиннѣе барказовъ, находящихся на другихъ корветахъ того же ранга, и занимаетъ собою все пространство между гротъ-мачтою и трубою безъ зазора, что весьма затрудняетъ установку его на мѣсто.

При ровномъ вѣтрѣ отъ NW, имѣя 75 саж. канату на клюзѣ, корветъ снялся съ якоря въ 17 минутъ и подъ парами вышелъ съ малаго рейда на большой; якорь взятъ на катъ въ 2 мин.; на фишъ въ 4 мин.; орудія закрѣпили по походному въ $4^1/_2$ мин. Спустили брамъ-реи въ ростры, а брамъ-стеньги на найтовы въ $4^1/_2$ мин.; обтянувъ такелажъ и приведя все въ порядокъ, люди сошли съ марсовъ черезъ 9 мин.

По пробитіи пожарной тревоги, партіи были готовы къ дѣйствію и качали воду черезъ $3^1/_2$ мин.; за тѣмъ было приказано поднять брамъ-стеньги, брамъ-реи и поставить всѣ прямые паруса; маневръ этотъ исполненъ въ 8 минутъ.

Перемѣна гротъ-марселя: на приготовленіе употреблено 5 мин., самый же марсель перемѣненъ въ $7^1/_2$ мин.; работу эту очень замедлила очистка рифъ-талей, которыя перекинулись черезъ грота-топенантъ.

Убрали брамсели, бомъ-брамсели, фокъ и гротъ и легли въ дрейфъ въ $3^1/_2$ мин. Снялись съ дрейфа, поставили брамсели, бомъ-брамсели и фокъ въ 5 мин. Убрали бомъ-брамсели въ 2 мин. У марселей взяли два рифа въ $4^1/_2$ мин. Отдали рифы, поставили бомъ-брамсели и спустились на фордевиндъ въ 6 $^1/_2$ мин. Поставили всѣ лисели въ 9 мин.; спустили ихъ и поставили вторично въ 4 минуты. Убрали лисели, закатали и поставили ихъ къ вантамъ въ $7^1/_2$ мин. Закрѣпили паруса въ $3^1/_2$ мин., при чемъ люди сошли внизъ черезъ 14 минутъ. По окончаніи смотра, корветъ сталъ на якорь на маломъ рейдѣ. Изъ вышеописанныхъ дѣйствій видно, что работы на корветѣ производились не съ такою быстротою, какую мы привыкли видѣть на судахъ, возвратившихся изъ заграничныхъ плаваній, но за то слѣдуетъ отдать

справедливость, что всѣ маневры произведены были съ совершеннымъ спокойствіемъ и тишиной. Это доказываетъ, что люди дѣло свое знаютъ основательно; недостатокъ же быстроты въ работахъ надо приписать тому обстоятельству, чта команда эта поступила на корветъ съ фрегата «Илья Муромецъ», передъ самымъ отправленіемъ корвета въ Россію и состоитъ преимущественно изъ людей пожилыхъ, частію оканчивающихъ срокъ службы.

ФРЕГАТУ „СВѢТЛАНА".

СМОТРЪ ПРОИЗВОДИЛЪ КОНТРЪ-АДМИРАЛЪ КУЗНЕЦОВЪ НА КРОНШТАДТСКОМЪ РЕЙДѢ.

Смотръ возвратившемуся изъ кругосвѣтнаго плаванію фрегату «Свѣтлана» произведенъ мною въ присутствіи гг. генералъ маіора Мещерякова, капитановъ 1 ранга барона Таубе, Всеволожскаго, капитановъ 2 ранга: фонъ-Франка, Брюммера, Федоровскаго и Андреева 2, капитанъ-лейтенантовъ Беклешова и Шварца.

По осмотрѣ команды, обратившей на себя общее вниманіе своимъ бодрымъ, здоровымъ и молодцоватымъ видомъ, приказано было поставить марсели и брамсели, что исполнено въ $5^1/_2$ мин.; взяли у марселей 2 рифа въ $2^1/_2$ мин. (по прежнему рифъ-сезнями); по большой ветхости парусовъ, французской методы не приспособлено. Съ основою вынтреповъ, винтъ (вѣсомъ 540 пудъ) былъ поднятъ въ $3^1/_2$ мин., марсели и брамсели закрѣплены въ $2^1/_2$ мин., люди сошли внизъ черезъ $5^1/_2$ мин.; марсели крѣпятся безъ парусинныхъ чахловъ.

Перемѣна марселей и амбаркація дессанта не были дѣланы, такъ какъ эти дѣйствія были произведены въ присутствіи Государя Императора на рейдѣ 2 іюля. Подъ дессантъ идутъ всѣ гребныя суда; при фрегатѣ остается четверка, двойка и гичка; дессантъ состоялъ изъ 11 унтеръ-офицеровъ и 121 рядовыхъ.

По пробитіи тревоги, фрегатъ былъ по всѣмъ частямъ приготовленъ къ бою; батареи изготовились въ $2^3/_4$ мин.; артиллерійское ученье прежнее, безъ измѣненій, и шло на шканечной батареѣ быстро, съ полнымъ знаніемъ дѣла; перемѣняли у 30

фун. орудія переднее колесо въ $1^1/_2$ мин., закрѣпили батарею по походному въ $3^1/_2$ мин. Въ нижней батареѣ дѣйствовали съ такою же бойкостью и знаніемъ; у 60 фунт. орудія, станокъ перемѣнили въ $2^3/_4$ мин. помощію талей, особо для сего сдѣланныхъ, у коихъ одинъ блокъ двухшкивный, а другой трехшхивный; щеки у обоихъ блоковъ желѣзныя; у трехшхивнаго блока сдѣлана скоба, которая закладывается въ разъемную проушину; у двухшхивнаго прикрѣпленъ желѣзный болтъ на шарнирѣ, который проходитъ чрезъ дыру, просверленную въ верхней палубѣ, и сверхъ этой дыры накладывается желѣзная планка съ отверстіемъ для болта; когда болтъ пройдетъ чрезъ эту планку, то въ него закладываютъ желѣзную чеку; послѣ этого тали совершенно готовы къ подъему орудія. Когда станокъ перемѣненъ и пушка положена на новый станокъ, то тали разснповываютъ и отверстіе въ верхней палубѣ, куда проходилъ болтъ отъ талей, завинчиваютъ мѣдною пробкою, для которой въ верхней палубѣ врѣзана мѣдная втулка. Этотъ способъ нахожу лучшимъ изъ всѣхъ мною видѣнныхъ. У другаго орудія перемѣнены всѣ колеса въ $2^3/_4$ мин.; батарею закрѣпили по походному въ $4^1/_2$ мин. Въ продолженіе всего плаванія каждый комендоръ выбросилъ въ цѣль по 6 ядеръ и 2 бомбы, на тихой водѣ. По замѣчанію командира, заднія оси пушечныхъ станковъ, сдѣланныя изъ казанскаго дуба, въ теплыхъ климатахъ скоро сгниваютъ; почему онъ полагаетъ, что лучше дѣлать ихъ желѣзными, какъ и переднія.

По пробитіи тревоги для крюйтъ-камернаго ученья, было подано въ 5 минутъ, въ декѣ, къ каждому орудію, вмѣсто пушечныхъ зарядовъ отъ 6 до 12 пыжей и отъ 4—8 бомбъ; на шканцахъ отъ 10 — 13 пыжей и отъ 2—6 гранатъ. При осмотрѣ бомбъ, оказалась осмолка ихъ и флястовъ такъ хороша, какъ бы только что сдѣлана, несмотря на то, что бомбы на фрегатѣ пробыли слишкомъ три года, что̀ доказываетъ сухость бомбовыхъ погребовъ. Абордажныя партіи по вызову устроились въ $4^1/_2$ мин., вооружались хорошо и оружіе содержится въ исправности. На всѣхъ фрегатахъ мною осмотрѣнныхъ («Олегъ», «Громбой» и «Свѣтлана», абордажныя партіи строятся разсыпавшись по всему верху), кажется, гораздо было бы удобнѣе назначать для всѣхъ партій сборнымъ мѣстомъ шканцы, гдѣ и строиться взводами, въ

видѣ густой колонны. По пожарной тревогѣ партіи приготовились въ 5 мин.; сей-и нокъ-тали навѣсили чрезъ $5^1/_2$ мин. Дѣйствіе всѣхъ 3 даутоновыхъ помпъ шлангами, выведенными на верхъ, было самое слабое; ручные, его же системы, бранспойты по худости забортныхъ шланговъ, совсѣмъ не дѣйствовали и потому настоящіе гуттаперчевые и кожанные шланги были бы дешевле и удобнѣе замѣнить тканными, имѣя послѣднихъ по 2 и по 3 комплекта.

Всѣ дѣйствія по парусной части, артиллерійское ученье и проч. команда производила съ большимъ усердіемъ, бойко и каждый съ тѣмъ знаніемъ и навыкомъ, которые только и можно пріобрѣсть въ продолжительномъ плаваніи и разумномъ упражненіи.

Всѣ вышеупомянутыя дѣйствія и тревоги раздѣляемы были осмотрами фрегата, машины, отчетности и роздыхомъ команды для завтрака. Фрегатъ «Свѣтлана» построенъ во Франціи по системѣ Армана; послѣ 3-лѣтняго плаванія въ дальнихъ моряхъ, оказалась слабость только въ крѣпленіяхъ кормы, гдѣ была постоянная течь; это необходимо нужно исправить скрѣпленіемъ подзора со старпостомъ желѣзными наугольниками; всѣ прочія крѣпленія совершенно прочны и рѣшительно ничего не подалось; впрочемъ, что скажетъ еще зимовка при большихъ морозахъ: не будутъ ли они дѣйствовать разрушительно на крѣпленія составныхъ частей фрегата, гдѣ соединенныя желѣзо и дерево не одинаково сжимаются, и не подвергнется ли скорому гніенію внутренняя обшивка (отъ гондека до кильсона), прикрытая тремя полосами изъ толстаго листоваго желѣза.

Внутреннее расположеніе фрегата весьма просто и удобно; батарея снабжена превосходными потайными фонарями для ночной тревоги, какихъ ни гдѣ у насъ нѣтъ, и черными досками съ вычерченными на нихъ траекторіями полета снарядовъ при разныхъ углахъ возвышенія орудія, что́ весьма полезно для нагляднаго обученія комендоровъ; сосновая палуба слаба для имѣемой артиллеріи; въ этомъ удостовѣряютъ выбоины подъ колесами станковъ. Лазаретъ просторенъ и превосходно освѣжается вентиляторомъ Вангейка. Магазины шкиперскихъ и артиллерійскихъ запасовъ весьма удобно устроены для ихъ подручной укладки и выдачи,— въ послѣднемъ показали намъ фитиль японскій выдѣлки: онъ хо-

рошо скрученъ, тонокъ и занимаетъ впятеро менѣе мѣста, что́ весьма важно во время дальнихъ плаваній; а потому суда, идущія къ русскимъ берегамъ Восточнаго океана, должны запасаться нашимъ неукладистымъ фителемъ только на переходъ до Японіи.— Большая крюйтъ-камера ниже ватерлиніи 5-ю футами и блиндирована двумя парусными каютами; бамбовый погребъ тоже, малыхъ крютъ-камеръ двѣ и также блиндированы каютами, наполненными тросами и разными снастями. Большая крюйтъ-камера, при своей уютности, вмѣстительности, хотя освѣщена только 2-мя фонарями, по три свѣчи въ каждомъ, но при помощи ручныхъ переносныхъ рефракторовъ, это освѣщеніе совершенно удовлетворительно и гораздо экономичнѣе нашего, получаемаго чрезъ дорогіе фонари Штанге,—однимъ словомъ, вся солидная и приличная военному фрегату внутренняя отдѣлка, чистота и порядокъ, въ какомъ все содержится, не оставляютъ ничего желать лучше. Этотъ фрегатъ заслуживаетъ того, чтобы его изучать въ подробности по всѣмъ частямъ.

При отправленіи фрегата въ Восточный океанъ, артиллерія была убавлена въ числѣ и калибрѣ; въ декѣ оставлены 24 орудія 60 фун. №2 и 4-ре 36 фун.; на открытой батареѣ два 60 фун. № 1 и вмѣсто остальныхъ 60 фун. были оставлены 8-мь 30 фун.; на бакѣ не оставлено ни одного орудія для облегченія носовой части.

Парусность соразмѣрена весьма удачно по фрегату; вооруженіе вообще твердое, дающее возможность до-нельзя форсировать парусами. Командиромъ фрегата сдѣлано много весьма полезныхъ приспособленій по вооруженію. Здѣсь замѣчено, какъ и на фрегатѣ «Олегъ», что кливеръ часто рвется по слабости положенной штатомъ парусины, которая однимъ нумеромъ тоньше противу кливерной въ англійскомъ флотѣ. Фрегатъ обладаетъ превосходными качествами: носомъ не бьетъ, качку имѣетъ весьма плавную, въ ровный бейдевиндъ ходъ достигаетъ до 11 узловъ, имѣя между поворотами 13 румбовъ; но по мнѣнію командира это можно поправить румба на два, относомъ фордуновъ ближе къ борту для большой брасопки нижнихъ реевъ. Случалось поварачивать на зыби оверъ-штагъ при двухъ рифахъ, фокѣ и гротѣ, съ незначи-

тельнымъ заднимъ ходомъ; безъ зыби и съ полными парусами поворотъ дѣлали безъ задняго хода.

Машина во все плаваніе не имѣла никакихъ починокъ; запасныя машинныя вещи и дымогарныя трубки остались не тронутыми. Всѣ восемь котловъ исправны; употреблялись постоянно только шесть; пары обыкновенно носили 15 фунт., при чемъ оборотовъ винта было отъ 40 до 44-хъ; контрактное число 48. При пробѣ въ Бискайской губѣ въ 1858 году, при 22-хъ фунт. машина дѣлала 55 оборотовъ. Трата угля и прочихъ припасовъ менѣе положенія. Экономіи въ два года оказалось: угля до 5000, масла 36 и сала 28 пудовъ. Машинное отдѣленіе превосходно освѣжается помощію другаго вентилатора Вангейма, поставленнаго у трубы и дѣйствующаго приводомъ на валъ винта.

Опрѣснителей два,—французской системы, изъ спиральныхъ трубокъ въ мѣдномъ цилиндрѣ; оба аппарата даютъ въ сутки до 440 ведеръ, съ тратою угля до 32-хъ пудовъ въ часъ.

Путевые компасы John Gray'я имѣютъ приборы для уничтоженія девіаціи; объ нихъ будетъ представленъ командиромъ подробный отчетъ въ Гидрографическій Департаментъ. Сверхъ обыкновеннаго лага, имѣли еще Самойлова съ особымъ механизмомъ, Массея и лагъ-лотъ Пеку. Девіація опредѣлялась три раза: въ Жиронде наибольшая оказалась 21°W, на WtN, на Кронштадтскомъ рейдѣ 16° на O; въ Тулонѣ 26°W и въ бухтѣ Посьета 12°W, на WtN;но какъ найденная въ портѣ девіація безполезна съ перемѣною широты, то въ морѣ ежедневно опредѣляли склоненіе по азимутамъ. Хронометровъ было два—Баррода и Перкенсона и полухронометръ Дента; первые два на фрегатѣ уже 4 года, а послѣдній куплень въ Англіи въ 1860 году; ходъ ихъ былъ правленъ, когда они стояли въ капитанской каютѣ; но съ переносомъ въ штурманскую, ходъ значительно измѣнился. Обратное плаваніе (съ 21 октября 1861 г. по 20 іюня 1862 г.) изъ Шангая въ Кронштадтъ было совершено чрезъ Магелановъ проливъ въ 223 дня; изъ нихъ подъ парусами находились 153 и подъ парами 25 сутокъ; угля израчено 62715 пудовъ.

Росписанія, журналы: шканечный, машинный, метеорологическій (Мори) и хронометрическій найдены въ совершеномъ по-

рядкѣ; отчетность по шнуровымъ книгамъ доведена до 1 іюля и согласно съ данными формами.

Среднее число больныхъ въ теченіи всей кампаніи, на лазаретной порціи было около 7 человѣкъ; преобладающія болѣзни имѣли въ большихъ широтахъ ревматическо-катарральный характеръ, въ тропикахъ, и особенно въ Китайскомъ морѣ, желудочно-кишечный и перемежающіяся лихорадки. Въ 3 года померло 11 человѣкъ: изъ нихъ трое потонули при паденіи съ рей.

При опросѣ команды по довольствію отвѣчали дружно, что всѣмъ довольны и претензій никакихъ не имѣютъ. Послѣ чего были представлены командиромъ фрегата, нижніе чины, достойные по своему отличному поведенію и знанію дѣла къ производству изъ званія въ званіе: изъ нихъ въ боцмана 3, въ квартирмейстеры 30, въ марсовые 27 и проч.; но какъ такого числа вакансій въ экипажѣ не имѣется, то и предстоитъ затрудненіе въ ихъ производствѣ. Поставляю себѣ долгомъ представить объ этомъ ходатайствѣ командира фрегата, принимая во вниманіе, что послѣ трехъ-лѣтняго плаванія и безпрерывно дѣятельнаго упражненія, они могутъ быть лучшими практическими наставниками неопытныхъ командъ.

Гардемарины, бывшіе въ кампаніи на фрегатѣ «Свѣтлана», обучались наукамъ подъ руководствомъ лейтенанта Купріянова; для англійскаго языка былъ нанятъ учитель. На практическое обученіе гардемаринъ морскому дѣлу было обращено большое вниманіе и, какъ достойные по своему поведенію и знанію, они держатъ теперь экзаменъ въ мичманы.

Въ заключеніе смотра было приказано выслать подъ веслами всѣ гребныя суда; чрезъ $2^1/_2$ мин. отвалило первое отъ борта, а послѣднее чрезъ 4 мин.; семь шлюпокъ обогнули два раза фрегатъ подъ сильною, красивою греблею, и потомъ по приказанію быстро поставили паруса. Легкіе катера вооружены разрѣзнымъ фокомъ и бизанью—парусностью, соединяющею въ себѣ всѣ удобства; два барказа и капитанскій катеръ, построенные по чертежамъ Армана въ Бордо, имѣютъ прекрасныя качества: подъ парусами и подъ веслами любятъ быть въ грузу. Полубарказъ, по чертежу адмирала Шанца, весьма хорошъ подъ парусами во всякую погоду. Легкіе катера, по англійскому чертежу, построен-

ные изъ тику, подъ парусами и подъ веслами не оставляютъ ничего желать лучше. 14 весельный капитанскій катеръ, лучшій ходокъ, постоянно обгонялъ всѣ суда подъ парусами и подъ веслами. Гигъ, взятый съ транспорта «Японецъ», американскаго чертежа, выигралъ много призовъ на гонкахъ; вельботъ купленный въ Нагасаки, прекрасная шлюпка во всѣхъ отношеніяхъ. Желѣзный паровой барказъ (въ 9 силъ) доставлялъ огромную пользу во всѣхъ разнообразныхъ случаяхъ службы; у него двѣ парусности, разрѣзной фокъ и бизань, а другая—большой гротъ изъ американской матеріи, выкрашенной отваромъ дубовой коры и и съ поперечными бамбуковыми распорками, чрезъ которыя можетъ быстро уменьшаться его величина; мачта на штырѣ и легко убирается.

Барказы вооружены мѣдными 12 фунт. единорогами; полубарказъ и капитанскій катеръ 12-ти фунтов. коронадами, катера 8-ми фунт. коронадами; но артиллерія катеровъ неудобна и тяжела.

КЛИПЕРУ „СТРѢЛОКЪ“.

ПРОИЗВОДИЛСЯ ВИЦЕ-АДМИРАЛОМЪ НОВОСИЛЬСКИМЪ НА КРОНШТАДТСКОМЪ РЕЙДѢ.

По осмотрѣ команды, весьма бравой и здоровой, пробита была тревога, по которой, батарея изготовилась въ $2^1/_2$ мин. Артилерійское ученье у носоваго поворотнаго орудія 60 фунт. № 2 произведено было удовлетворительно, съ должнымъ знаніемъ каждаго изъ прислуги орудія. По отзыву командира клипера, дѣйствіе этимъ орудіемъ довольно удобно при небольшой качкѣ; а 24 фунт. пушки коронады, съ поднятымъ барказомъ въ ростракъ, при откатѣ оставляютъ мало мѣста для комендора орудія. Абордажныя партіи, по тревогѣ изготовлялись въ двѣ мин. Оружіе, которымъ были вооружены партіи найдено въ исправности. По пробитіи отбоя орудія закрѣпили по походному въ 3 мин.

Парусное ученье было произведено во время посѣщенія клипера Государемъ Императоромъ 11 августа.

Гребныя суда подняты были въ 4 мин., при чемъ барказъ и катеръ помѣщаемые въ ростры подымаются первоначально на боканцы, а потомъ помощію сей-талей, переводятся въ ростры между гротъ-и бизань-мачтами. Всѣ гребныя суда, взятыя клипером изъ Кронштадта, потеряны въ 1859 году въ Охотскомъ морѣ, во время шторма. Имѣемыя въ настоящее время построены при Николаевскомъ портѣ, весьма красивы и обладаютъ хорошими морскими качествами. 10-ти весельный катеръ вооружается ракетнымъ станкомъ, а барказъ $^1/_4$ пудовымъ мѣднымъ единорогомъ. Десанту помѣщалось на барказѣ 20 человѣкъ, а на катерѣ 7.

Машина въ настоящее время находится въ исправности, кромѣ нѣкоторыхъ подшипниковъ и втулокъ, которыя должны быть замѣнены новыми. При средней упругости пара отъ 25 до 30 фунт. и при 70 поворотахъ винта, клиперъ имѣлъ ходу до 7-ми узловъ, а при 40 фунт. и 84 оборотахъ,—$8^1/_2$ узловъ.

Каменнаго угля помѣщаетъ 3500 пуд. на 4 сутокъ, а кромѣ того на палубу и въ машину до 900 пуд. на однѣ сутки; при большихъ переходахъ, изъ этого числа слѣдуетъ отдѣлить на камбузъ по 10 пудовъ въ сутки. Обыкновенная трата угля была 37 пудовъ въ часъ, 4 пудами менѣе противу положенія. Котлы для дальнѣйшаго употребленія совершенно негодны, потому что нижняя часть ихъ вся проржавѣвши. Опрѣснитель Гранта давалъ до 32 ведеръ прѣсной воды, въ продолженіе 16 часовъ, при чемъ расходъ угля въ камбузѣ не былъ болѣе 30 фунт. въ часъ.

Девіація компаса, опредѣленная въ Кантонѣ, наибольшая, была 4° при ONO, а потомъ опредѣленная въ Гринхайтѣ найдена 5° 40′ при NOtO. Хронометры во все время плаванія шли очень хорошо, лучшіе изъ нихъ были Дента.

Весь переходъ клипера отъ Шанхая до Кронштадта сдѣланъ въ 252 дня, изъ коихъ было парусныхъ 136, подъ парами 13 дней 3 часа и якорныхъ 103 дня, считая въ томъ числѣ стоянку въ докѣ 22 дня.

Съ начала кампаніи больные были преимущественно легкими наружными болѣзнями, особенно вередами; во время стоянки въ докѣ, поступали больше береговою болѣзнію, и наконецъ, по выходѣ изъ тропиковъ, простудными поносами и лихорадками, большею частію скоро-проходящими. Среднее число больныхъ было

4 человѣка. Умершихъ было 3: одинъ отъ лихорадки и два отъ диссентеріи, которая была изъ всей команды у 6 человѣкъ.

Передъ отправленіемъ въ обратный путь въ Россію, поступило въ команду изъ 27 флотскаго экипажа, нижнихъ чиновъ не бывшихъ въ морѣ 18 человѣкъ, и изъ 4-го и 5-го линейныхъ сибирскихъ батальоновъ 15 человѣкъ. Въ продолженіе 6 мѣсяцовъ люди эти привыкли къ морю и къ дѣлу своему на столько, что отъ мыса Доброй Надежды, можно было всю команду раздѣлить на 3 вахты, и изъ всѣхъ вновь поступившихъ 33-хъ, неспособнымъ оказалось только два.

Корпусъ клипера въ докѣ Ва поа былъ исправленъ, на сколько требовалось для безопасности предстоящаго плаванія. По мнѣнію командира для дальнѣйшей службы необходимо перемѣнить на клиперѣ переднюю часть киля, а можетъ быть и форштевень, сильно потерпѣвшій льдомъ, зимою 1860 года, во время плаванія клипера въ мурскомъ лиманѣ.

Судя по невѣрности гребнаго вала, перегибъ клипера должна быть значительна, а главная течь была въ бротъ-камерѣ въ дейдвудахъ.

---

6 сентября 1860 года, главный командиръ Кронштадтскаго порта, вице-адмиралъ Новосильскій съ капитанами 1 ранга Ендогуровымъ, Бессарабскимъ, Изыльметьевымъ и Стеценко 2, произвелъ смотръ возвратившимся изъ дальняго заграничнаго плаванія корветамъ «Рында», «Новикъ» (изъ Восточнаго океана) и «Волъ» (изъ Средиземнаго моря).

Смотръ происходилъ на восточномъ Кронштадтскомъ рейдѣ и продолжался съ 10 часовъ утра до $2^1/_2$ часовъ пополудни; при чемъ главный командиръ поочередно посѣтилъ всѣ три корвета и съ каждаго изъ нихъ сдѣлано нѣсколько сигналовъ, по которымъ и выполнялись всѣ дѣйствія, одновременно на всѣхъ трехъ корветахъ.

Нижеслѣдующая таблица показываетъ результаты смотра.

Сигналы.	Дѣйствія	«Рында».		«Новикъ».		«Волъ».	
Поднять всѣ гребныя суда.	Поднятъ въ ростры барказъ.	3 м. 10 с.		3 м. 13 с.		3 м. 30 с.	
	Остальныя гребныя суда подняты на боканцы	7 м.		8 м. 40 с.		7 м. 30 с.	
		Форъ.	Гротъ.	Форъ.	Гротъ.	Форъ.	Гротъ.
Спустить брамъ-реи и брамъ-стеньги въ ростры.	Спущены брамъ-стеньги.	$3^1/_2$ м.	1м.55с. 30 с.	$3^1/_2$ м.	$2^1/_2$ м. 20 с.	$2^1/_2$ м.	15м.15с.
	Люди сошли внизъ.	4 м.		4 м.		6	мин.
Поднять брамъ-стеньги и поставить всѣ паруса.	Подняты брамъ-стеньги и поставлены всѣ паруса .	10 м	7 м.	$3^3/_4$ м.	$2^1/_2$ м.	$9^1/_2$ м.	$4^1/_2$ м.
	Люди сошли внизъ.	11	м.	$6^1/_2$	м.	$13^3/_4$	м.
Перемѣнить марсели и взять у нихъ 2 рифа.	Перемѣнили марсели и взяли 2 рифа .	$8^3/_4$ м.	$7^3/_4$ м.	$7^1/_4$ м.	7 м.	$5^3/_4$ м.	$5^1/_2$ м.
	Люди сошли внизъ.	10	м.	8	м.	$7^1/_2$	м.
Закрѣпить паруса.	Закрѣпили паруса .	$2^1/_4$ м.		3 м.		$3^1/_2$ м.	
	Люди сошли внизъ.	$7^1/_2$ м.		$8^1/_2$ м.		5 м.	
Прислать вооруженныя гребныя суда съдессантомъ.	Первая шлюпка отвалила	$2^1/_2$ м.		$2^1/_2$ м.		—	
	Катера отвалили .	8 и $8^3/_4$ м.		8 м.		$11^1/_2$ м.	
	Барказъ отвалилъ .	$10^1/_2$ м.		$8^1/_4$ м.		$15^1/_2$ м.	
	Всѣ гребныя суда были вооружены и снабжены совершенно всѣмъ слѣдующимъ.						

По пробитіи тревоги батарея была готова къ бою; на «Рындѣ» въ $2^1/_2$ мин., на «Новикѣ» въ $3^1/_4$ мин. и на «Волѣ въ $2^1/_2$ мин.

Закрѣпили орудія по походному: «Рында» въ $3^1/_2$ мин., «Новикъ» въ $3^3/_4$ мин. и «Волъ» въ $5^1/_2$ мин.

Примѣрное дѣйствіе у орудій хорошо; нижніе чины знаютъ свое дѣло; абордажныя партіи вооружены какъ слѣдуетъ и знаютъ свое дѣло. Разница въ крѣпленіи орудій на корветѣ «Волъ» противу Амурскаго отряда, происходила отъ большой сложности самаго крѣпленія.

Мѣняли гроть-марса-рей только на корветѣ «Волъ»; для приготовленія употреблено было $4^1/_2$ минуты, а вся перемѣна продолжалась съ крѣпленіемъ марселя 21 минута.

Чувствительная разница во времени производства нѣкоторыхъ изъ этихъ работъ на корветахъ происходила конечно, какъ всегда бываетъ при подобныхъ смотрахъ, отъ чрезмѣрнаго усердія нижнихъ чиновъ, вслѣдствіе коего—гдѣ брамъ-гордень закладывали въ перевертъ, гдѣ рифъ-тали не чисто заложили, и тому подобное; но такъ какъ адмиралъ переѣзжалъ съ корвета на корветъ и видѣлъ своими глазами выполненіе той или другой работы на каждомъ изъ нихъ, то и можно сказать, что всѣ эти манёвры какъ офицерамъ, такъ и нижнимъ чинамъ совершенно знакомы; все дѣлается по составленному росписанію не на-показъ и не кое-какъ, а основательно, какъ слѣдовало бы въ минуту дѣйствительной нужды, безъ суеты и при совершенной тишинѣ. Словомъ, видно, что каждый изъ нижнихъ чиновъ пріобрѣлъ настоящій морской навыкъ, разумѣетъ что́ онъ тянетъ или травитъ,—такъ что самыя неудачи скорою ихъ поправкою, еще болѣе свидѣтельствовали о хорошемъ состояніи морскаго дѣла на осмотрѣнныхъ судахъ.

Вице-адмиралъ Новосильскій, донося Его Императорскому Высочеству Генералъ-Адмиралу о результатахъ этого смотра, выразилъ свое мнѣніе, что команда каждаго изъ этихъ корветовъ вставленная цѣликомъ въ кадру одной изъ вновь-формируемыхъ командъ для новыхъ фрегатовъ, составила бы ей отличную закваску, и полагаетъ, что это было бы наилучшимъ употребленіемъ, какое можно сдѣлать изъ этихъ людей.

ФРЕГАТУ „КАСТОРЪ“ И КОРВЕТУ БАЯНЪ“.

ПОСЛѢ КОМПАНІИ СЪ КАДЕТАМИ ВЪ 1862 г.

По порученію главнаго командира Кронштадтскаго порта, вице-адмирала Новосильскаго, 21 августа свиты Его Императорскаго Величества контръ-адмиралъ Заринъ съ коммисіею, состоящею изъ генералъ-маіора Мещерякова, капитановъ 1 ранга: барона Таубе, Изыльметьева, капитановъ 2 ранга: Пузино, Левицкаго, Андреева, Баженова, Гейкинга, капитанъ-лейтенантовъ Беклешева и Бирюлева,—произвелъ смотръ фрегату «Касторъ» и корвету «Баянъ», плававшимъ сего лѣта, для практики, съ кадетами Морскаго Корпуса.

Донесеніе контръ-адмирала Зарина, объ этомъ осмотрѣ, заключается въ нижеслѣдующемъ:

Коммисія прибыла на фрегатъ «Касторъ» 21 августа въ 9½ часовъ утра. Кадеты въ числѣ 156 человѣкъ были выстроены на шканцахъ; веселый и здоровый видъ ихъ свидѣтельствуетъ, что морской воздухъ, жизнь на фрегатѣ и занятія, которымъ въ теченіи лѣта они предавались, принесли пользу не только началамъ ихъ морскаго образованія, но и здоровью.

Осмотрѣвъ кадетъ на верху мы спустились на палубу, чтобы видѣть, какъ они помѣщались. Каюта кадетская, занимая большую часть батарейной палубы, свѣтла и просторна; вещи кадетскія помѣщены въ сундукахъ, совершенно одинаковой величины и формы. Сундуки эти, разставленные вокругъ висячихъ столовъ, замѣняютъ собою табуреты,—проще и удобнѣе трудно что либо придумать. Передъ каждымъ столомъ стоялъ кадетъ; это, какъ объяснили намъ, хозяинъ стола или артельщикъ; на его заботахъ лежитъ все хозяйство по части продовольствія своей артели; система совершенно новая, введенная директоромъ корпуса съ цѣлію, чтобы молодые люди, по выходѣ изъ корпуса на свою волю, имѣли сколько нибудь хозяйственной практичности.

Во время этого осмотра, начальникъ отряда—директоръ корпуса объяснилъ намъ, что на фрегатѣ находятся кадеты только двухъ отдѣленій низшаго курса—отъ 11 до 14 лѣтъ; для занятій они

раздѣлены на 4 отдѣленія, такъ что въ каждомъ отдѣленіи половина старшаго, другая младшаго курсовъ, такимъ порядкомъ силы отдѣленій уравнены. Вмѣстѣ съ тѣмъ, начальникъ отряда познакомилъ насъ съ програмой и системой занятій.

За тѣмъ мы вышли на верхъ и приступили къ испытанію: первое отдѣленіе назначили на крюйсель; ему приказано спустить брамъ-рею, брамъ-стеньгу, отвязать крюйсель, спустить крюсель-рею и стеньгу на найтовъ. Второе отдѣленіе было назначено къ орудіямъ: третье на гребныя суда, а четвертое оставлено на шканцахъ для такелажныхъ работъ.

Пока 1-е отдѣленіе исполняло заданное ему дѣло, остальныя три успѣли выказать намъ всѣ пріобрѣтенныя ими познанія по другимъ отраслямъ практическаго морскаго дѣла. Познанія эти, въ предѣлахъ программы, совершенно удовлетворительны; они послужатъ прочнымъ основаніемъ для дальнѣйшаго изученія морскаго дѣла. Нельзя было не любоваться, какъ 11 и 12-ти лѣтнія дѣти напрягали свои силы и, едва справляясь съ весломъ, гребли правильно и въ тактъ, ни разу не сбиваясь; въ особенности же пріятно бы видѣть какъ ловко и отчетливо маленькія моряки умѣли сдѣлать всякой заданный имъ узель или штыкъ. Твердое изученіе этихъ мелочей весьма важно, тѣмъ болѣе, что впослѣдствіи, при болѣе обширномъ кругѣ занятій, не будетъ уже ни времени ни охоты ими заниматься.

Чтобы доставить случай и другимъ отдѣленіямъ поцеголять марсовыми работами, я просилъ 4-е отдѣленіе послать на фокъ-марсъ отдать паруса, а 3-е отдѣленіе назначилъ закрѣпить ихъ,— все это исполнено отчетливо и чисто. Въ заключеніе кадеты выѣхали на четырехъ финкахъ подъ парусами, но тихій вѣтеръ лишилъ насъ удовольствія видѣть какъ ловко они управляютъ этими гребными судами.

На корветѣ «Баянъ» кадетъ 57 человѣкъ, встрѣтили насъ въ такомъ же порядкѣ какъ на фрегатѣ «Касторъ»; въ отношеніи наружнаго вида кадетъ я долженъ повторить тоже, что сказалъ о касторскихъ, но здѣсь на корветѣ, были кадеты старшаго курса, слѣдовательно и лѣтами и практическими свѣдѣніями гораздо серьезнѣе первыхъ.

По осмотрѣ корвета, приказано поставить всѣ марсели и брамсели;

маневръ этотъ былъ исполненъ безъ малѣйшей суеты, чисто и скоро. Потомъ первое отдѣленіе было назначено къ орудіямъ; второе къ астрономическимъ наблюденіямъ и навигаціоннымъ практическимъ пріемамъ; третье послано въ машину, а четвертому приказано перемѣнить крюйсель. Съ отдѣленіемъ, назначеннымъ къ орудіямъ, занялся генералъ-маіоръ Мещеряковъ; онъ же испыталъ кадетъ и въ лабораторномъ дѣлѣ. Съ другими отдѣленіями занялись бывшіе при смотрѣ капитаны, я же присутствовалъ при всѣхъ испытаніяхъ. Окончивъ испытаніе по отдѣленіямъ, поставленные паруса убрали и въ заключеніе спустили брамъреи и брамъ-стеньгу.

Считаю долгомъ свидѣтельствовать, что результатъ, собственно практическихъ свѣдѣній, выказанныхъ кадетами по всѣмъ отраслямъ морскаго дѣла, превзошелъ мои ожиданія и доказываетъ всю пользу новой системы лѣтнихъ занятій.

ФРЕГАТАМЪ „ОЛЕГЪ“, ГРОМОБОЙ“ И КОРВЕТУ „ГРИДЕНЬ“.

На Кронштадтскомъ рейдѣ, въ 1862 году.

(ДОНЕСЕНІЕ КОНТРЪ-АДМИРАЛА КУЗНЕЦОВА).

1) *Смотръ фрегату «Олегъ».*

4 іюля въ 10 часовъ утра, по прибытіи коммисіи подъ моимъ предсѣдательствомъ на фрегатъ «Олегъ», былъ сдѣланъ сигналъ: «слѣдовать движенію адмирала» и потомъ сигналы:

Исполнили:	Поставить всѣ прямые паруса.	Закрѣпить паруса.		Прислать вооруженныя гребныя суда съ десантомъ.	
		марс. сошли внизъ.	Первыя шлюпки	Послѣднія шлюпки.	
Фрегатъ «Олегъ»	въ 5½ м.	3 м.	6 м.	6½ м.	9½ м.
— «Громобой»	» 5½ »	3 »	6 »	6½ »	10 »
Корветъ «Гридень»	» 3½ »	2¼ »	4 »	3½ »	5 »

На фрегатѣ «Олегъ» всѣ шлюпки идутъ въ дессантъ; на одинъ изъ катеровъ ставятъ станокъ для бросанія конгревовыхъ ракетъ; при бортѣ остается одна четверка; вся провизія для дессанта помѣщается на отдѣльной шлюпкѣ.

На фрегатѣ «Громобой» съ дессантомъ 6 судовъ; изъ нихъ два съ конгревовыми ракетами.

По тщательномъ осмотрѣ каждой шлюпки оказалось, что всѣ исправно вооружены артиллеріею, снабжены всѣмъ нужнымъ и сильными дессантами (на «Олегѣ» 170, на «Громобоѣ» 120 человѣкъ). Нельзя не удивляться такой исправности при быстротѣ приготовленія.

Барказъ и два катера съ корвета «Гридень» должны, по росписанію, имѣть дессанта 45 человѣкъ, но было только половинное число, по случаю отправленія 24 больныхъ въ госпиталь; одинъ изъ катеровъ вооруженъ станкомъ, для бросанія конгревовыхъ ракетъ.

По осмотрѣ вооруженія гребныхъ судовъ и дессанта, былъ сдѣланъ сигналъ «Громобою» и «Гридень»: «нижніе чины имѣютъ время обѣдать» и приступлено къ дальнѣйшему осмотру фрегата «Олегъ».

На немъ при дѣйствіи парусами, рифы у марселей брались по французскому способу, безъ рифъ-сезней; при отдачѣ марса-шкотовъ травили и марса-фалы; при закрѣпленіи парусовъ введены на-глухо прикрѣпленные къ рею парусинные чахлы, которые облегчая крѣпленіе паруса, вмѣстѣ сохраняютъ его отъ дыма и сырости.

По пробитіи тревоги, батареи изготовлены къ бою въ 4 минуты; на марсы поднимаются тюфяки набитые волосомъ, для защиты марсовыхъ стрѣлковъ, что командиръ находитъ болѣе удобнымъ нежели койки. Батареи дѣйствовали артиллеріею бойко, съ большимъ знаніемъ дѣла; ганшпужное ученье отмѣнено; пальба на оба борта производится чрезъ орудіе, для меньшаго утомленія прислуги. Американскіе ганшпуги съ роульсомъ облегчаютъ дѣйствіе орудіями, и орудіе весьма легко подвигается къ косяку при наведеніи совсѣмъ вправо или влѣво; подколесные клинья отмѣнены, вмѣсто которыхъ служатъ шейки и клинъ съ рукоят-

кою, подкладываемый подъ переднее колесо, для удержанія орудія отъ наката впередъ.

Отпущенныя для испытанія фрикціонныя трубки оказались, по отзыву командира, совершенно удовлетворительными; изъ 500 осѣклись только три. Перемѣна станковъ у 60 ф. орудія въ батареѣ, помощію дульнаго найтова и шкентеля, въ 3 минуты; весьма скоро сдѣлали также перемѣну брюка и заднихъ колесъ. Комендоры, выдержавшіе экзаменъ на кораблѣ «Прохоръ», выбросили въ теченіе кампаніи по 3 ядра на орудіе, а избранные изъ унтеръ-офицеровъ и матросъ—по 7 ядеръ и 1-й бомбѣ.

По вызовѣ всѣхъ абордажныхъ партій, вторая изготовилась въ 5 минутъ, а прочія нѣсколько скорѣе; по пожарной тревогѣ партіи были готовы въ $2^1/_2$ минуты.

Чтобы дать вздохнуть командѣ, всѣ дѣйствія парусами и различныя тревоги раздѣлялись осмотромъ фрегата, машины, журналовъ и отчетности.

Наружный видъ фрегата и вооруженіе таковы, что не остается ничего желать лучшаго. Въ продолженіе кампаніи замѣчено, что при всѣхъ превосходныхъ качествахъ фрегата, его бьетъ носомъ. Для обезопасенія утлегаря, должно будетъ увеличить уголъ бушприта съ горизонтомъ. Боковая качка стремительна и недостаточно послушенъ рулю. Должно утолстить марса и брамъ-реи, и кливеръ шить, для большей прочности, не изъ 6-го № парусины, а 4-го или 5-го, какъ дѣлаютъ въ иностранныхъ флотахъ; паруса всѣ сшиты дурно. Сдѣланы слѣдующія измѣненія: оба барказа становятся не на шкафуты, какъ было прежде, а внутрь ростръ; гардемаринская каюта увеличена перенесеніемъ сосѣднихъ канцеляріи и каюты съ ванною на кубрикъ; устроена малярная каюта въ носовой части.

Выходъ у большой крюйтъ-камеры не освѣщенъ; фонари (Штанге по образцу парохода «Рюрикъ») маловаты и не имѣютъ отдушниковъ, отчего лопаются стекла; крюйтъ-камера и бомбовые погреба, всѣ удовлетворительно блиндированы; картузовъ подается на орудіе по 8 въ 5 минутъ; бомбъ и гранатъ на одинъ бортъ по 8 въ 10 минутъ.

Машина въ 800 силъ, Модзлея, не имѣла никакихъ значительныхъ поврежденій въ кампаніи; имѣя 6 котловъ, обыкновенно

разводили пары въ 3-хъ, а для коротких переходовъ на 2 и 3 часа только въ 2-хъ котлахъ. Испытаніе машины не было сдѣлано при контрактныхъ 54-хъ оборотахъ винта, поднимая пары до 20 ф. въ 6 ти котлахъ. Командиръ полагаетъ, что котлы малы, и потому до такой высоты давленія не нагнать паровъ, развѣ только при искусныхъ кочегарахъ и наилучшемъ топливѣ; выше 15-ти фунтовъ паровъ поднять не могли, и тогда ходъ фрегата былъ $11^1/_2$ узловъ; но на этой высотѣ возможно было удержать паръ только на $^1/_2$ часа. По выпискѣ изъ журнала о дѣйствіи машины оказалось:

Число котловъ	Давленіе пара.	Обороты винта.	Ходъ.
6	11	42	10
4	10	38	9
3	8	32	9
2	6 и 7	24—28	6 и 7
1	3 и 4	18—22	3 и 4

Угля по положенію, на всѣ 6 котловъ должно издерживаться 200 пуд. въ часъ, и дѣйствительно, при 4-хъ котлахъ тратится отъ 120 до 110, при 3-хъ отъ 100 до 90, при 2-хъ положеніе превышается и доходитъ до 80 пуд.; прочіе припасы расходовались, имѣя нѣкоторую экономію.

Въ машинномъ отдѣленіи окраска сдѣлана известью; при этомъ изъявлено мнѣніе, что осыпка ея, отъ сотрясенія фрегата, вредна для машины; но командиръ объявилъ, что такъ красятся на всѣхъ иностранныхъ судахъ. Если и согласиться на это, то развѣ за исключеніемъ окраски известью болтовъ, планокъ и прочаго желѣза на бимсахъ и корпусѣ въ машинномъ отдѣленіи.

Опрѣснителей два: Гранта и Тона; найдено, что удобнѣе дѣйствовать аппаратами порознь. Первый даетъ въ сутки до 500, а второй до 300 ведеръ, при тонкѣ большаго котла 168 пудами угля; при маломъ котлѣ, 60-ю пудами, въ сутки добывается 350 ведеръ. Полагая стоимость угля 16 коп.,—ведро, въ первомъ случаѣ обходится $3^1/_2$ коп., а съ малымъ котломъ въ $2^3/_4$ коп.

Хронометры все время или очень хорошо, и къ нимъ имѣли полное довѣріе.

Девіація стандартъ-компаса найдена въ 1860 г. въ Кронштадтѣ

наибольшая до 4°, въ Ширнесѣ 2½°, въ Бейрутѣ 0° 30′ и по возвращеніи въ Кронштадтъ оказалась 2°.

Всѣ журналы, росписанія и шнуровыя книги ведены по положенію исправно; въ машинномъ не были подведены суточные итоги.

Гребныя суда построены по чертежамъ англійскимъ и вице-адмирала фонъ-Шанца; послѣднимъ въ качествахъ отдается преимущество предъ первыми: особенно рекомендуется командиромъ 16-ти весельный катеръ, чертежа вице-адмирала фонъ-Шанца, какъ лучшее гребное судно, даже сравнительно со всѣми шлюпками фрегатовъ «Генералъ-Адмиралъ» и «Громобой» и корвета «Ястребъ». Барказъ того же чертежа былъ лучшій въ эскадрѣ; его же 6-ти весельный вельботъ на волненіи оказался лучше 6-ти весельнаго, англійскаго чертежа, хотя и уступаетъ 16 весельному катеру, но также во всѣхъ отношеніяхъ прекрасная шлюпка.

Всѣ суда прекрасно вооружены и весьма хорошо управляются.

Команда фрегата у сирійскихъ береговъ подвергалась диссентеріи въ теченіе 2½ мѣсяцевъ. Умершихъ всѣхъ было въ госпиталѣ 8, а на фрегатѣ 10; изъ нихъ 4 по несчастнымъ случаямъ, а изъ 14 большая часть отъ диссентеріи.

При опросѣ команды по довольствію, показаны разныя претензіи; нѣкоторыя изъ нихъ объявлены по недоразумѣнію, къ удовлетворенію прочихъ приняты мѣры.

Въ кампаніи занятія гардемаринъ и юнкеровъ были по программѣ, данной начальствующимъ эскадрою въ Средиземномъ морѣ.

Кампанія фрегата продолжалась съ 18 октября 1860г. по 28 мая 1862 года: всего 588 дней, изъ нихъ парусныхъ 114, паровыхъ 28 и 3 подъ парусами и парами, угля издержано 98619 пудовъ.

II. *Смотръ фрегату «Громобой».*

5 іюня, по прибытіи коммисіи на фрегатъ, въ 10 часовъ утра, была осмотрѣна команда (*) и потомъ приказано: «поставить

(*) При отправленіи фрегата «Громобой» передано было съ фрегата «Генералъ-Адмиралъ 30 нижнихъ чиновъ, слабыхъ здоровьемъ и по поведенію.

марсели», что́ исполнено въ 2 мин., взяты 2 рифа въ $1^1/_3$ мин. (по французскому способу) и закрѣпили марсели въ $2^1/_2$ мин; марсовые сошли внизъ въ 5 мин. Здѣсь паруса крѣпятся безъ чахловъ, какъ сдѣлано на фрегатѣ «Олегъ». Основали вынтрепъ и подняли винтъ въ $6^1/_4$ мин.

По пробитіи тревоги, батареи были готовы чрезъ 3 мин. Дѣйствіе орудіями съ тѣми же измѣненіями, какъ и на фрегатѣ «Олегъ»: картузъ посылается отдѣльно отъ снаряда: при раздѣленіи на оба борта, прислуга дѣйствуетъ чрезъ орудіе, не имѣя ганшпуговъ съ роульсами, орудія наводятся въ косякъ боковыми и задними талями. Станокъ подъ 60 фунт. орудіемъ былъ перемѣненъ съ помощію раскосинъ въ 3 мин.; переднія колеса въ той же батареѣ перемѣнили въ $3^3/_4$ мин. По пробитіи отбоя, закрѣпили орудія по походному въ $4^3/_4$ мин.

Вообще дѣйствовали орудіями бойко, быстро, съ большимъ знаніемъ; комендоры въ теченіе кампаніи, при упражненіи цѣльной стрѣльбою, выбросили, каждый, разныхъ снарядовъ отъ 7 до 8-ми.

Абордажныя партіи изготовлялись въ $5^1/_2$ мин.

Пожарныя партіи были готовы въ 4 мин.; нокъ-и сей-тали навѣсили въ $4^1/_2$ мин.

По полученіи приказанія—показать всѣ гребныя суда, они отвалили отъ борта чрезъ $1^1/_2$ мин., содержатся въ большомъ порядкѣ, гребля сильная и съ нея быстро переходятъ на паруса; вооруженіе у всѣхъ 2-хъ мачтовое; построены по чертежамъ англійскимъ и вице-адмирала фонъ-Шанца. Командиръ фрегата отдаетъ преимущество въ качествахъ послѣднимъ передъ первыми. На барказахъ единороги весьма мало могутъ быть выдвинуты за форъ-штевень.

Фрегатъ по вооруженію и внутри содержится превосходно. Подвергаясь сильнымъ ударамъ носовою частію, онъ не могъ носить 60-ф. пушку № 1; для настоящей артиллеріи сосновыя палубы слабы: подъ колесами образовались глубокія выбоины. Большая крюйтъ-камера, имѣя по два фонаря въ проходахъ, лучше освѣщена нежели на фрегатѣ «Олегъ», гдѣ только по одному фонарю; она блиндирована парусною каютою и тросами; малыя же не блиндированы ни чѣмъ. Операціонная зала не можетъ освѣщаться,

имѣя дверь съ клапаномъ для подачи кокоровъ въ малую крюйтъ-камеру; нѣтъ устройствъ для бросанія якоря съ кормы. Въ капитанской каютѣ много препятствій для закладыванія румпель-талей и шпринга.

Машина содержится въ большой исправности и къ дальнѣйшему употребленію годна, требуя нѣкоторыхъ мелочныхъ поправокъ. Подъ четырьмя котлами, расходъ угля былъ въ часъ отъ 75 до 80 пуд.; пары поднимали до $9^1/_2$ ф., при чемъ имѣли отъ 48 до 53 оборотовъ и ходу отъ 6—8 узловъ. Расходъ угля и прочихъ припасовъ не превосходитъ положеніе.

Опрѣснителей Гранта два; они не имѣютъ отдѣльнаго котла отъ машинныхъ; при тратѣ 20 пуд. угля добывается 10 ведеръ въ часъ; воду въ питье можно употреблять не ранѣе сутокъ.

При осмотрѣ машины, кондукторы (инженеръ-механики) представили детальные чертежи машины фрегата «Громобой», сдѣланные ими весьма отчетливо съ натуры.

Хронометры (Dente'a и Pihl'я) имѣли ходъ все время удовлетворительный. Девіація компаса на Ревельскомъ рейдѣ, наибольшая до 10° O, при R OtS, въ Александріи до 3° 45′ W при WtS, и на Кильскомъ рейдѣ 7° 30′ при R OtN.

Росписанія, всѣ журналы и шнуровыя книги найдены въ большой исправности. Если вмѣсто недѣльныхъ вѣдомостей ввести ежедневныя, какъ разрѣшено на фрегатѣ «Генералъ-Адмиралъ», то отчетность по провизіоннымъ книгамъ много бы сократилась.

Занятія гардемаринъ и юнкеровъ были по программѣ, данной начальствующимъ эскадрою въ Средиземномъ морѣ.

Команда у береговъ Сиріи подвергалась кровавому и простому поносу и заушницѣ; переболѣвшихъ диссентеріею доходило до 420 челов., умершихъ отъ разныхъ болѣзней на фрегатѣ и въ госпиталяхъ было 18 человѣкъ, изъ нихъ по несчастнымъ случаямъ 5.

При опросѣ команды по довольствію, отвѣчали громко и дружно, что всѣмъ довольны и претензій никакихъ не имѣютъ.

Кампанія продолжалась съ 25 іюля 1860 г. по 1 іюня 1862 г., 679 дней; изъ нихъ подъ парами 50, подъ парусами 79 дней.

Угля истрачено около 133 тысячъ пудовъ.

III. *Смотръ корвету «Гридень».*

5 іюня съ фрегата «Громобой» коммисія прибыла на корветъ «Гридень», гдѣ, по осмотрѣ команды, которая была не въ полномъ составѣ, отправленіемъ въ Кронштадтскую госпиталь 24 человѣкъ по разнымъ болѣзнямъ, исполнили слѣдующія дѣйствія: поставили марсели въ $2^1/_2$ мин.; заложили вынтрепъ (5 мин.) для подъема винта и подняли его въ $6^1/_2$ мин.; взяли 1 рифъ (марсели безъ рифъ-сезней) въ $2^1/_4$ мин. и закрѣпили ихъ въ $1^3/_4$ мин. Замѣчено г. командиромъ, что брать рифы этимъ способомъ хотя и удобно, но складки паруса, полоскаясь протираются о перты. Это неудобство, кажется, устраняется чахломъ на-глухо прикрѣпленнымъ къ рею, какъ на фрегатѣ «Громобой».

По тревогѣ корветъ былъ приготовленъ къ бою въ 3 мин.; артиллерійское ученье шло превосходно, по правиламъ учебнаго корабля; ганшпужное не отмѣнено; при раздѣленіи на оба борта дѣйствуютъ у всѣхъ орудій. Комендоры не имѣли случая упражняться снарядами въ цѣль, но теоретически приготовлены весьма хорошо; батарею закрѣпили по походному въ $3^1/_2$ мин.

Всѣ абордажныя партіи по вызовѣ построились въ 2 мин.; по пожарной тревогѣ партіи были готовы чрезъ $2^1/_4$ мин.

Корветъ содержится въ большомъ порядкѣ и чистотѣ. Въ крюйтъ-камерѣ, по неудобству, свѣчи замѣнены лампами; при крюйтъ-камерномъ ученьи подавали въ 5 мин. вмѣсто картузовъ, до 15 пыжей и по 10 ядеръ, и отъ бомбовыхъ погребовъ въ 5 мин. 4 гранаты.

Машина совершенно исправна и содержится съ большимъ тщаніемъ; починокъ значительныхъ не было во всю кампанію, но котлы болѣе къ употребленію негодны, низъ ихъ проржавѣлъ и большая часть дымогарныхъ трубокъ негодны. Пары обыкновенно носили отъ 20—25 ф.; число оборотовъ винта отъ 58 до 64; ходу отъ $4^1/_2$ до 6 узловъ; трата угля отъ 34 до 37 пудовъ въ часъ, а штатомъ положено до 40 пуд.; расходъ прочихъ припасовъ не превосходилъ положеніе.

Камбузъ съ опрѣснителемъ обыкновенно топился около 16 часовъ, и вмѣстѣ съ приготовленіемъ пищи опрѣснялось около 75 ведеръ воды, съ тратою 15 пудовъ угля.

Девіація компаса въ Владивостокѣ, наибольшая, найдена при румбѣ WtS—6° 30′ W; на пути въ южномъ полушаріи, по азимутамъ и амплитудамъ, при томъ же румбѣ, въ широтѣ 20° 41′, оказалась 3° 13′ W.

Три хронометра, со времени отправленія изъ Кронштадта въ 1858 году, не были чищены; однако разность между пунктомъ, опредѣленнымъ по береговымъ пеленгамъ и обсерваціями, была не болѣе 5 миль.

Росписанія, шканечный и машинный журналы, хронометрическій, метеорологическій (по программѣ Мори) найдены всѣ въ большомъ порядкѣ. Отчетность по всѣмъ шнуровымъ книгамъ окончена по день смотра и ведена безъ отступленія отъ данныхъ правилъ.

Во время перехода изъ Китая въ Кронштадтъ, умершихъ было 1 отъ диссентеріи и 2 по несчастнымъ случаямъ. По приходѣ въ Кронштадтъ, отправили въ госпиталь по 5 іюня 24 больныхъ, болѣе простудными болѣзнями.

При опросѣ команды были объявлены нѣкоторыя претензіи по довольствію; но онѣ произошли отъ недоразумѣнія и уже удовлетворены.

Весь переходъ отъ Шанхая до Кронштадта былъ совершенъ въ 200 дней, изъ нихъ парусныхъ 130, паровыхъ 10 и 60 якорныхъ.

Послѣ всего были осмотрѣны гребныя суда; они содержатся въ порядкѣ, гребля весьма хороша, но паруса изветшали. Построенныя по чертежамъ вице-адмирала фонъ-Шанца изъ дуба они оказались весьма прочными, не смотря на тяжелую службу, при работахъ въ портахъ манжурскаго берега, и потому эта прочность совершенно выкупаетъ то, что катера, по своей значительной тяжести, не легко поднимаются.

Въ заключеніе представляются общія замѣчанія, касающіяся всѣхъ осмотрѣнныхъ судовъ.

Команда фрегата «Олегъ» всѣ работы производила весьма хорошо; особенно бросается въ глаза своею бойкостью артиллерійское ученье.

На фрегатѣ «Громобой», при всѣхъ дѣйствіяхъ, видная здо-

ровая команда, можно сказать, «рвалась»; въ ней замѣтна эта особенная ловкость и развязность въ бѣганіи по вантамъ и во всѣхъ движеніяхъ, пріобрѣтаемыхъ только продолжительнымъ упражненіемъ на палубѣ, и охота къ выполненію приказаній, одушевляемая полнымъ довѣріемъ къ начальнику.

Продолжительное плаваніе на корветѣ «Гридень» дало также превосходныхъ матросъ, которыхъ бойкость и особенная матросская развязность бросается въ глаза.

Ружья и прочее оружіе на всѣхъ судахъ содержатся весьма хорошо; нельзя этого сказать о поясныхъ ремняхъ и прочей аммуниціи, которые требуютъ исправленія. Абордажные дивизіоны, вооруженные пистолетами и саблями, затрудняются, при пригонкѣ ихъ, тѣмъ, что пистолеты и сабли имѣютъ каждый свой поясной ремень.

Замѣтно, что абордажные дивизіоны вызываются только для повѣрки и осмотра оружія; но не для упражненія быстро выполнять всѣ передвиженія по внезапнымъ приказаніямъ.

На гребныхъ судахъ, вооруженныхъ артиллеріею и съ посаженнымъ дессантомъ, офицеры не имѣли при себѣ револьверовъ, а фельдшера турникетовъ для перевязки.

Бранспойты и помпы дѣйствуютъ при длинныхъ шлангахъ весьма слабо; самые шланги на фрегатахъ очень подержаны; на корветѣ новый каучуковый шлангъ по неосторожности лопнулъ.

На всѣхъ осмотрѣнныхъ судахъ, единственнымъ и самымъ дѣйствительнымъ средствомъ уничтожать запахъ въ трюмѣ была частая и тщательная промывка его чрезъ выкачиваніе.

Непрочность башмаковъ, отпускаемыхъ нижнимъ чинамъ на кампанію, была общею претензіею на всѣхъ судахъ, и нельзя не признать ее справедливою, принимая во вниманіе, что эти непрочные башмаки отпускаются взамѣнъ одной пары сапогъ, которые должны служить 5 мѣсяцевъ; тогда какъ башмаки, по общему отзыву не выдерживаютъ и 2-мѣсячнаго срока, а потому полагаю, что башмаки лучшаго качества, слѣдуетъ отпускать независимо отъ положенныхъ табелью обмундированій двухъ паръ сапогъ, ибо Общее въ Кронштадтѣ собраніе 20 января 1862 года опредѣлило: «башмаковъ двухъ паръ въ годъ достаточно»; но всѣми признано, что денегъ, отпускаемыхъ для изгото-

вленія ихъ мало, а потому нынѣшніе башмаки, оказываются слишкомъ низкаго достоинства.

Посѣщеніе Государемъ Императоромъ Кронштадскаго рейда 2-го іюля 1862 г.

При посѣщеніи 2 іюля 1862 г. Кронштадтскаго рейда, Государь Императоръ произвелъ смотръ возвратившимся изъ-за границы судамъ. На большомъ рейдѣ было довольно свѣжо и потому Государь посѣтилъ только фрегатъ «Свѣтлана». Обозрѣвъ фрегатъ, Его Величество смотрѣлъ артеллерійское ученье, которымъ остался совершенно доволенъ, равно какъ и всѣмъ видѣннымъ Имъ на фрегатѣ.

Со «Свѣтланы» Государь переѣхалъ на «Александрію и оттуда произвелъ общее ученье заграничнымъ судамъ и стоявшему на рейдѣ кораблю «Императоръ Николай I». Этотъ послѣдній,—впрочемъ, только что вытянувшійся на рейдъ и комплектованный вновь-сформированною, изъ разныхъ частей, командою, изъ людей младшихъ сроковъ, не бывшихъ въ морѣ,—не только не могъ состязаться съ своими заграничными товарищами, но не выдержалъ съ ними и самаго снисходительнаго сравненія. Само собою разумѣется, что этого нельзя ставить ему въ вину.

Послѣ паруснаго ученья Государь потребовалъ къ параходу вооруженныя гребныя суда съ дессантомъ, и хотя довольно сильный и порывистый вѣтеръ, съ дождливыми шквалами, затруднялъ дѣйствія команды, но работы шли очень успѣшно, въ особенности на океанскихъ судахъ.

Его Величество остался очень доволенъ, неоднократно изъявлялъ сигналомъ Свои удовольствія фрегату «Свѣтлану» и корвету «Гридень» и, въ заключеніе, объявилъ всѣмъ вообще спасибо и пожаловалъ командамъ заграничныхъ судовъ по рублю, а командѣ стопушечнаго корабля по 25 коп. на человѣка.

Скорость, съ которою производились работы на судахъ, возвратившихся изъ заграничнаго плаванія во время посѣщенія Государемъ Императоромъ Кронштадскаго рейда 2 іюля показана въ нижеслѣдующей таблицѣ.

ИМЕНА СУДОВЪ.	Постановка парусовъ.	Перемѣна гротъ-марселя.	Уборка парусовъ.	Присылка къ адмиральскому кораблю, вооруженныхъ судовъ съ дессантомъ.
Фрегатъ «Свѣтлана». . .	3 мин.	8½ мин.	4½ мин.	13 мин.
— «Олегъ»	5 —	14 —	5½ —	18 —
— «Громобой». . .	4 —	13½ —	5 —	19½ —
Корветъ «Гридень» . . .	3½ —	7½ —	2 —	11 —

Скорость присылки гребныхъ судовъ считалась съ момента спуска сигнала до момента отваливанія ихъ отъ своего судна, и показанное число минутъ есть среднее между скоростями исполненія маневра каждымъ изъ гребныхъ судовъ того же судна.

КОРВЕТУ „МЕДВѢДЬ“.

СМОТРЪ ПРОИЗВЕДЕНЪ ВИЦЕ-АДМИРАЛОМЪ ФОНЪ-ШАНЦЕМЪ

Вслѣдствіе приказанія Его Императорскаго Высочества Генералъ-Адмирала, сдѣлать смотръ корвету «Медвѣдь», возвратившемуся изъ двухъ-годичнаго плаванія въ Средиземномъ морѣ, пригласивъ на этотъ смотръ контръ-адмирала Бутакова (*), если онъ находится съ эскадрою въ Ревелѣ, и тѣхъ лицъ, кого я сочту за нужное, 4-го іюля въ 10 часовъ утра я прибылъ на корветъ «Мѣдвѣдь» вмѣстѣ съ командиромъ винтовой шкуны «Вѣха», капитанъ-лейтенантомъ Ратьковымъ 2 и помощникомъ командира учебнаго артиллерійскаго корабля «Прохоръ», полковникомъ Пестичемъ.

Осмотрѣвъ корветъ, я нашелъ, что онъ содержится въ порядкѣ, а команда имѣетъ весьма бодрый, здоровый и веселый видъ,

(*) Контръ-адмирала Бутакова въ день смотра на Ревельскомъ рейдѣ не было.

которымъ особенно отличаются всѣ команды, возвратившіяся изъ Средиземнаго моря; послѣ осмотра началъ производить ученье, состоявшее въ слѣдующемъ:

1) Подъемъ барказа въ ростры. Приготовленія къ подъему барказа, т. е. закладываніе и подъемъ сей-и нокъ-талей продолжались 6 мин., самый подъемъ барказа продолжался $2^1/_2$ мин., такъ что отъ команды поднять барказъ, до окончательной установки на мѣсто, прошло 10 минутъ.

2) Подъемъ двухъ катеровъ на боканцы. Работа эта вмѣстѣ съ приготовленіями продолжалась $2^1/_2$ мин.

3) Парусное ученье: a) поставили всѣ паруса въ 7 мин.; b) взяли на гитовы фокъ, гротъ, бизань, кливеръ и бомъ-брамсели въ $^1/_4$ мин.; c) взяли у марселей 3 рифа, считая моментъ отъ отдачи марса-фаловъ до подъема марса-рей, въ 3 мин.; d) закрѣпили брамсели въ $1^1/_4$ мин.; e) перемѣнили гротъ-марсель и взяли у него 3 рифа, въ 6 мин.; f) перемѣнили форъ-марса-рею (имѣя первоначально марсель закрѣпленный) и поставили форъ-марсель въ 17 мин.

4) Спускъ и подъемъ брамъ-стенегъ: a) спустили гротъ-брамъ-стеньгу и брамъ-рею въ ростры въ 6 мин.; b) подняли изъ ростеръ гротъ-брамъ-стеньгу и брамъ-рею въ $3^1/_2$ мин.

5) Перемѣна становыхъ якорей. Корветъ стоялъ на плехтѣ, имѣя 50 саженъ на клюзѣ; плехтъ былъ поднятъ изъ воды и отданъ даглистъ черезъ 11 мин.

6) Артиллерійское ученье. Сперва были вызваны люди къ баковому орудію, у котораго и производилось заряжаніе по пріемамъ, а потомъ была пробита общая тревога; послѣ пробитія тревоги корветъ былъ готовъ къ бою черезъ 3 мин.; первый выстрѣлъ холостымъ зарядомъ былъ сдѣланъ черезъ 6 мин.; закрѣпили орудія послѣ отбою въ 4 мин. Артиллерійскому ученью хотя люди и хорошо обучены, но менѣе чѣмъ парусному.

Послѣ этихъ ученій командѣ дано было обѣдать въ $^3/_4$ 1-го часа.

Желая видѣть на корветѣ стрѣльбу въ цѣль ядрами, въ полдень я приказалъ развести пары и около 3 часовъ подъ парами корветъ снялся съ якоря и до $^1/_2$ 6-го часа, малымъ ходомъ дѣлалъ галсы вдоль острова Карлоса, производя стрѣльбу ядрами.

Цѣльная стрѣльба производилась весьма удовлетворительно; изъ $2^1/_2$ часовъ проведенныхъ подъ парами, 1 часъ 13 мин. производилась стрѣльба; въ это время сдѣлано 78 выстрѣловъ, изъ которыхъ попало въ щитъ 35, такъ что пропорція попавшихъ выстрѣловъ 0,44.

Комендоры у всѣхъ орудій были изъ комендоровъ выпущенныхъ съ учебнаго корабля «Прохоръ».

Около 6 часовъ окончилась стрѣльба, а вмѣстѣ съ ней и смотръ корвету, продолжавшійся съ 10 часовъ утра до 6 ч. пополудни.

Изъ всѣхъ произведенныхъ на корветѣ ученій видно: что команда знаетъ свое дѣло очень твердо, работаетъ съ большимъ проворствомъ, безъ малѣйшаго разговора, и что на парусное ученье было обращено болѣе вниманія чѣмъ на артиллерійское.

РАПОРТЪ ГЛАВНАМУ КОМАНДИРУ КРОНШТАДТСКАГО ПОРТА СТАРШАГО ФЛАГМАНА ЕЩЕ-АДМИРАЛА БЕРЕПСА.

Въ исполненіе приказа вашего высокопревосходительства, 7 іюня 1865 г. мною произведенъ смотръ судамъ эскадры, возвратившейся изъ Средиземнаго моря. На смотрѣ этомъ находились: свиты Его Императорскаго Величества контръ-адмиралъ Лесовскій, бывшій начальникъ эскадры Средиземнаго моря, исправляющій должность начальника штаба контръ-адмиралъ Изыльметьевъ и всѣ командиры судовъ, находящихся на рейдѣ. Въ 11 часовъ утра на портовомъ паровомъ барказѣ «Лоцманъ», прибылъ я на корветъ «Витязь». Осмотрѣвъ команду и корветъ, я нашелъ судно въ отличномъ состояніи, и у людей бравый, чисто матросскій видъ. Затѣмъ я пробилъ тревогу съ одною дробью и произвелъ примѣрное артиллерійское и парусное ученье.

При артиллерійскомъ ученьи, на всѣхъ судахъ эскадры Средиземнаго моря, было обращено особое вниманіе, на быстроту заряжанія орудія картузомъ и ядрами. Для чего были сдѣланы особые парусинные картузы, наполненные пенькою. На всѣхъ судахъ

эскадры, смотрѣлъ я этотъ маневръ. На корветѣ «Витязь» вся батарея заряжала въ 20 и 24 секунды времени, причемъ нѣкоторыя орудія, оканчивали заряжаніе парусиннымъ картузомъи 60 ф. ядромъ въ 16 секундъ времени. При осмотрѣ пожарной партіи и пожарныхъ инструментовъ, я замѣтилъ, что инструменты были въ исправности и партіи были готовы къ дѣйствію чрезъ $1^1/_2$ минуты послѣ перваго удара въ малый колоколъ.

На фрегатѣ «Олегъ», я сдѣлалъ тоже ученіе, что и на «Витязѣ». По тревогѣ батареи были готовы къ дѣйствію чрезъ $2^1/_2$ минуты. Люди также отлично знали свое дѣло и молодецки работали у орудій, отчетливо производя всѣ дѣйствія по сигналамъ; я приказалъ перемѣнить станокъ, посредствомъ 4-хъ стоекъ и черезъ $7^1/_2$ минутъ, станокъ былъ перемѣненъ и орудіе положено на новый станокъ.

По вызовѣ пожарныхъ партій, бранспойтныя помпы фрегата «Олегъ» начали дѣйствовать, чрезъ $1^1/_2$ минуты отъ подачи сигнала. Пожарные инструменты фрегата были найдены мною въ совершенной исправности. Бодрый и истинно морской видъ команды фрегата «Олегъ», въ особенности понравился мнѣ.

Внутренніе порядокъ и чистота фрегата «Александръ Невскій» заслуживаютъ особеннаго вниманія. Артиллерійское и парусное ученья, произведенныя мною также точно, какъ и на другихъ судахъ эскадры, отличались отчетливостью каждаго отдѣльнаго дѣйствія и совершеннымъ знаніемъ пріемовъ всѣми нижними чинами, работавшими у орудій и у помпъ.

Я замѣтилъ напримѣръ, что по тревогѣ батареи были готовы къ дѣйствію черезъ $2^1/_2$ минуты. Заряжаніе ядрами и парусинными картузами, также производилось очень быстро и отчетливо. Прислуга орудій хорошо была знакома съ прицѣлами, и орудія заряжались и наводились совсѣмъ на корму въ 1 мин. 20 сек. Все это убѣдило меня, что команда хорошо знаетъ артиллерійское дѣло.

При осмотрѣ пожарныхъ партій, я нашелъ ихъ и инструменты въ исправности, за исключеніемъ одного каучуковаго шланга, лопнувшаго во время ученья.

Клиперъ «Алмазъ», также найденъ мною, въ совершенномъ порядкѣ и отличномъ видѣ. Артиллерійское ученье произведенное

на немъ показало, что и офицеры и нижніе чины, знаютъ свое дѣло и хорошо занимаются имъ. Пожарныя партіи и инструменты я нашелъ въ совершенной исправности.

Къ сожалѣнію, ненастная дождливая погода и свѣжій вѣтеръ не дозволили мнѣ сдѣлать парусное ученье и вызвать сигналомъ вооруженныя гребныя суда съ дессантомъ, какъ въ началѣ предполагалъ я.

Не смотря на то, считаю долгомъ донести, что сдѣланный мною смотръ, былъ вполнѣ достаточенъ, чтобы убѣдиться въ совершенной исправности судовъ и отличной выправкѣ командъ эскадры Средиземнаго моря.

Затѣмъ осмотрѣны были мною 25 іюля фрегатъ «Пересвѣтъ», корветы «Аскольдъ», «Гридень» и клиперъ «Всадникъ», 3 августа клиперъ «Изумрудъ» и винтовая лодка «Соболь», 20 августа клиперъ «Жемчугъ», 25 августа фрегаты «Генералъ-Адмиралъ» и «Севастополь», клиперъ «Яхонтъ» и броненосная батарея «Первенецъ», 28 августа клиперъ «Всадникъ», 21 сентября, пароходо-фрегатъ «Рюрикъ» и 13 октября пароходо-фрегатъ «Олафъ».

Всѣ суда эти имѣли различныя назначенія и осмотрѣны были при различныхъ обстоятельствахъ и условіяхъ. При всѣхъ смотрахъ мною произведенныхъ приглашены были: начальникъ штаба, инспекторъ кораблестроительныхъ работъ, капитанъ надъ портомъ, начальникъ артиллерійской части, управляющій пароходнымъ заводомъ и тѣ изъ командировъ, команды которыхъ находились на осматриваемыхъ судахъ.

Самые же смотры произведенные мною, можно раздѣлить на двѣ категоріи. Къ первой относятся суда, только что окончившія вооруженіе и приготовленныя къ плаванію, а ко второй относятся суда окончившія кампанію и готовящіяся войти въ гавань.

На судахъ принадлежащихъ къ первой категоріи я обращалъ особенное вниманіе, на снабженіе всѣмъ необходимымъ для плаванія. На судахъ второй категоріи, я преимущественно занимался ученіемъ и исправностью артиллеріи, оснастки, механизма и всѣхъ судовыхъ принадлежностей.

Смотръ эскадры, возвратившейся изъ Средиземнаго моря, принадлежитъ ко второй категоріи и ваше высокопревосходительство

изъ рапорта моего отъ 15 іюня усмотрѣть изволите, что суда эти были найдены мною въ совершенной исправности, а команды ихъ отличались бодрымъ и здоровымъ видомъ вполнѣ хорошаго военнаго матроса.

Смотръ 25 іюля, имѣлъ другой характеръ: фрегатъ «Пересвѣтъ», корветы «Аскольдъ», «Гридень» и клиперъ «Всадникъ» только что вышли изъ гавани и готовились къ плаванію; первыя два судна заграницу, а вторыя въ эскадру Его Императорскаго Высочества Великаго Князя Генералъ-Адмирала. При этомъ случаѣ я не смотрѣлъ ученія, а старался обратить вниманіе на снабженіе судовъ. На всѣхъ этихъ судахъ осматривались шкиперскія каюты, механизмы, ахтеръ-люки, расположеніе трюма, помпы, бранспойты и вообще предметы, отпущенные отъ порта, какъ въ штатѣ настоящаго вооруженія, такъ и въ запасъ.

Осмотръ показалъ совершенную исправность этихъ судовъ и полную готовность ихъ къ выходу въ море. Затѣмъ мною сдѣланы были нѣкоторыя замѣчанія. Такъ напримѣръ, я нахожу что на всѣхъ судахъ трубы и различныя соединенія помпъ и забортныхъ кингстоновъ, не худо бы было подписать четкими надписями, которыя удаляли бы всякую возможность ошибокъ при дѣйствіи помпъ, ошибокъ могущихъ иногда имѣть пагубныя послѣдствія. По моему мнѣнію, слѣдовало бы сдѣлать тоже самое съ пипками для того, чтобы не перемѣшивать ихъ, при навинчиваніи на различные рукава и шланги пожарныхъ трубъ и бранспойтовъ.

На способъ затопленія крюйтъ-камеръ, на забортные кингстоны и трубы, пускающія воду въ крюйтъ-камеры слѣдуетъ также обратить особенное вниманіе. На фрегатѣ «Пересвѣтъ», ключи отъ затопленія я нашелъ на рукахъ трюмнаго унтеръ-офицера; мнѣ кажется, что это безпорядокъ, который не можетъ быть допускаемъ, на хорошо организованномъ военномъ суднѣ. На корветѣ «Аскольдъ», отлично исправномъ и превосходно снабженномъ суднѣ, я замѣтилъ, что доступъ къ этимъ кранамъ чрезъ ахтеръ-люкъ весьма затруднителенъ и тутъ же предожилъ г. капитану надъ портомъ устранить это, по моему мнѣнію, важное неудобство.

На томъ же корветѣ, кромѣ помпъ и бранспойтовъ, осмотрѣнъ

былъ способъ подъема винта. Онъ оказался совершенно удовлетворительнымъ способомъ. На клиперѣ «Всадникъ», между прочимъ, я также обратилъ вниманіе, на способъ подъема винта. Оказазось, что способъ этотъ требуетъ нѣкоторыхъ усовершенствованій.

Подробный осмотръ, снабженія корвета «Гридень» показалъ необходимость обратить вниманіе на способъ наведенія боковаго орудія и орудій на шкафутѣ; точно также какъ и на крѣпленія грота-штаговъ, укладку ростръ и запасныхъ рангоутныхъ вещей.

Смотръ 3 августа, слѣдуетъ отнести къ той же категоріи, что и предъидущій. Я осматривалъ клиперъ «Изумрудъ» и лодку «Соболь» отправившіеся на другой день въ дальнее плаваніе къ эскадрѣ Тихаго океана. Суда эти были найдены мной въ совершенной готовности отправиться по назначенію, и снабженіе ихъ во всѣхъ отношеніяхъ можетъ считаться совершенно исправнымъ, а по нѣкоторымъ частямъ даже щегольскимъ. Ммѣ въ особенности понравился бодрый, бравый видъ команды клипера «Изумрудъ». Смотръ клиперу «Жемчугъ» произведенъ былъ 20 августа передъ окончаніемъ кампаніи. Я нашелъ клиперъ въ отличномъ состояніи и смотрѣлъ артиллерійское ученье и спускъ всѣхъ гребныхъ судовъ на воду. Артиллерійское ученье производилось съ полнымъ знаніемъ дѣла и очень отчетливо, а гребныя суда спущены были весьма проворно на воду и приготовлены отвалить отъ борта.

Въ заключеніе я осматривалъ машинные и шканечные журналы и нашелъ ихъ въ должномъ порядкѣ.

25 августа мною произведенъ былъ смотръ фрегатамъ «Генералъ-Адмиралъ», «Севастополь», клиперу «Яхонтъ» и броненосной батареѣ «Первенецъ». На фрегатъ «Генералъ-Адмиралъ» я прибылъ въ 11 час. утра и осмотрѣвъ судно, приказалъ ударить тревогу: черезъ $1^1/_2$ мин. батареи 70-ти пушечнаго фрегата были готовы къ дѣйствію. Я обратилъ особенное вниманіе на способъ наведенія орудій для сосредоточенной пальбы, на фрегатѣ; для этой цѣли принятъ, конечно, не совсѣмъ точный, но за то очень несложный, простой способъ генерала Дугласа.

Послѣ довольно подробнаго разбора всѣхъ частностей артиллерійскаго ученія, принятаго на фрегатѣ, приказано было ударить

въ колоколъ полную пожарную тревогу. Минуты черезъ три, фрегатъ былъ искрещенъ шлангами по всѣмъ направленіямъ и помпы начали свое дѣйствіе. Здѣсь замѣтилъ я, что на этомъ фрегатѣ принята манера подвѣшивать шланги на парусинныхъ стропкахъ и не оставлять ихъ на палубѣ. Это подвѣшиваніе весьма практично, дѣлаетъ просторъ на палубѣ и предохраняетъ шланги отъ поврежденій въ тѣснотѣ между орудіями.

На фрегатѣ «Севастополь» мною также произведено было артиллерійское ученіе, а самое судно осмотрѣно было во всѣхъ мельчайшихъ подробностяхъ. Артиллерійское ученье производилось отчетливо и я остался доволенъ имъ. Что же касается до внутренняго порядка на суднѣ, то въ этомъ отношеніи, я нашелъ фрегатъ въ образцовомъ состояніи. Въ особенности доволенъ я былъ машиною и электрическимъ телеграфомъ, сдѣланнымъ судовымъ механикомъ Максимовымъ.

На клиперъ «Яхонтъ» я прибылъ въ $2^1/_2$ часа. Обойдя клиперъ приказалъ ударить тревогу; осмотрѣлъ артиллерійское ученье и окончилъ смотръ вызовомъ пожарныхъ партій и осмотромъ пожарныхъ инструментовъ.

По всѣмъ этимъ частямъ клиперъ найденъ мною въ отличномъ состояніи. Затѣмъ я осматривалъ броненосную батарею «Первенецъ»; на ней также произведено было мною артиллерійское ученье. На батареѣ принятъ весьма точный французскій способъ сосредоточиванія, но въ его примѣненіи, также какъ и въ устройствѣ индикаторовъ сдѣланы нѣкоторыя усовершенствованія. Артиллерійскимъ ученьемъ на батареѣ я былъ очень доволенъ. Необыкновенной навыкъ, пріобрѣтенный прислугою орудій, при употребленіи довольно сложныхъ приборовъ сосредоточиванія, заслуживаетъ полнаго вниманія и доказываетъ заботливость судоваго начальства объ успѣхѣ артиллерійскаго ученья. Во время смотра было произведено нѣсколько сосредоточенныхъ залповъ безъ зарядовъ одними скорострѣльными вытяжными трубками и одновременность этихъ залповъ была поразительна.

28 августа мною вторично произведенъ былъ смотръ клиперу «Всадникъ», только что возвратившемуся изъ плаванія. Клиперъ «Всадникъ» началъ кампанію 21 іюля, и потому работы на немъ производились далеко не такъ быстро и отчетливо, какъ онѣ обык-

новенно производятся на судахъ возвращающихся изъ плаванія. Паруса поставлены были въ 12 мин. 40 сек. За тѣмъ я приказалъ взять всѣ паруса на гитовы и спустить кливера, что́ и было исполнено въ 4 минуты. Въ заключеніе я приказалъ ударить тревогу. Пять орудій клипера были приготовлены къ бою въ $11^1/_2$ минутъ. Ихъ принадлежность и вообще внутренній порядокъ на суднѣ были далеко не такъ исправны, какъ обыкновенно бываетъ послѣ продолжительныхъ кампаній.

Прислуга орудій видимо еще не совсѣмъ твердо знала свою обязанность. По моему мнѣнію такое неудовлетворительное состояніе артиллеріи на клиперѣ должно приписать и тому обстоятельству, что на судахъ этого ранга не полагается артиллерійскаго офицера, который бы, какъ спеціалистъ, содержалъ въ должной исправности все касающееся до артиллеріи.

Послѣдніе два смотра пароходо-фрегатамъ «Рюрикъ» и «Олафъ» произведены были предъ окончаніемъ кампаніи этихъ судовъ. На обоихъ пароходахъ часть орудій снята и въ продолженіе кампаніи «Рюрикъ» служилъ флагманскимъ судномъ, а пароходъ «Олафъ» посылался съ различными порученіями. При чемъ на обоихъ судахъ уменьшено было число команды. Не смотря на то, я нашелъ оба парохода въ отличномъ состояніи, въ отношеніи внутрянняго порядка и чистоты. Кромѣ того, я смотрѣлъ на «Рюрикѣ» пожарныя партіи и дѣлалъ парусное ученье. Пожарныя партіи были готовы къ дѣйствію черезъ $1^3/_4$ минуты, послѣ перваго удара пожарнаго колокола. Пажарные инструменты «Рюрика» также найдены были мною въ должномъ порядкѣ, за исключеніемъ одной ручной даутоновой помпы, очевидно неосмотрѣнной во-время. Паруса на «Рюрикѣ» отданы были въ $3^1/_2$ мин., а закрѣплены въ 3 минуты.

На пароходѣ «Олафъ» я смотрѣлъ пожарныя партіи, при чемъ партіи вызваны были въ $1^3/_4$ мин., а инструменты найдены были мною въ совершенной исправности. Потомъ я приказалъ спустить съ кожуховъ оба дессантные бота. Этотъ довольно трудной маневръ, не смотря на малое число команды и на холодное время, сдѣланъ былъ отлично и черезъ 7 мин. оба бота съ гребцами были на водѣ.

Осматривая шлюпки «Олафа» я обратилъ особенное вниманіе

на прекрасный 5-ти весельный вельботъ, взятый на «Олафъ» съ клипера «Гайдамакъ».

Шлюпки «Олафа» вообще найдены были мною въ совершенно удовлетворительномъ состоянiи. Что же касается до вышеупомянутаго вельбота, то о прекрасныхъ его морскихъ качествахъ, уже извѣстно капитану надъ портомъ по отзыву командира парохода, и желательно бы было, чтобы вельботы такихъ чертежей, введены были во всеобщее употребленiе на судахъ нашего флота.

XXV.

ВЪ КАКОЙ ДОЛГОТѢ, ВЪ КАКОЕ ВРЕМЯ ГОДА И ПРИ КАКИХЪ ОБСТОЯТЕЛЬСТВАХЪ СУДА ПЕРЕСѢКАЛИ ЭКВАТОРЪ.

1) при слѣдованіи изъ Европы въ Тихій океанъ.

НАЗВАНІЕ СУДНА.	Годъ.	Мѣсяцъ и число.	Долгота.	ЗАМѢЧАНІЯ.
1) Корветъ «Оливуца»	1850	24 декабря.	28° 15′	Тотчасъ же по пересѣченіи экватора получили SO пасатъ и съ нимъ шли до 15° S шир. и 24° долготы.
2) Фрегатъ «Паллада»	1853	3 февраля.	15° W	14 февраля, не доходя 3° до южнаго тропика, потеряли SO пасатъ.
3) Шкуна «Востокъ»	1853	9 февраля.	между 9 и 10° W	Съ попутнымъ сильнымъ шкваломъ отъ O, которымъ и начался SO пасатъ.
4) Фрегатъ «Аврора»	1853	30 декабря.	22° 53′ W	NO пасатъ 24 декабря совершенно стихъ; но безвѣтріе было непродолжительно и того же числа вечеромъ получили SO пасатъ.
5) Фрегатъ «Діана»	1853	1 декабря.	30° W	22 ноября 1853 г. получили S. пасатъ и перемѣна пасатовъ произошла безъ штилей. SO пасатъ потеряли въ шир. 16° 19′ S, долг. 35° 1′ W.
6) Корветъ «Бояринъ»	1858	18 февраля.	25° 45′	Пасатъ стихъ совсѣмъ 14 февраля; въ долготѣ 20° 15′ W, шир. 4° N°, и вслѣдъ за тѣмъ не испытавъ экваторіальныхъ штилей, получили S вѣтеръ. Этимъ вѣтромъ и теченіемъ корветъ отнесло къ западу, такъ что получивши SO пасатъ 17 февраля, въ широтѣ 1° 12′, 18-го пересѣкли экваторъ.

НАЗВАНІЕ СУДНА.	Годъ.	Мѣсяцъ и число.	Долгота.	ЗАМѢЧАНІЯ.
7) Клиперъ «Пластунъ»	1858	18 января.	8° 30′ W	До 17 января клиперъ имѣлъ тихіе перемѣнные вѣтра и изрѣдка разводилъ пары, при штилѣ. 17 Января, въ шир. 0° 50′ N, долготѣ 7° 53′ W, при штилѣ, развели пары и 18 пересѣкли экваторъ и тогда же получили SSO вѣтеръ.
8) Корветъ «Новикъ» и клипера «Джигитъ» и «Стрѣлокъ».	1858	14 января.	14° 52′	5 января, въ широтѣ 8° 30′ N, долг. 18° 21′ W, потеряли пасатъ и вступили въ экваторіальную штилевую полосу. До 14 января пробыли въ штилевой полосѣ, проплывъ половину этого времени подъ парусами, а другую подъ парами. 14-го получили SO пасатъ, съ которымъ пересѣкли экваторъ.
9) Корветъ «Воевода»	1858	марта.	10° 30′	Пасатъ потеряли въ шир. 6° N, долготѣ 15° W. Въ полосѣ экваторіальныхъ штилей, корветъ имѣлъ или штили, съ шквалами съ дождемъ отъ SO, или очень тихій вѣтеръ изъ SW четверти. Южный пасатъ, начавшійся немного выше экватора, потеряли въ широтѣ 22° S, долготѣ 11° W.
10) Фрегатъ «Аскольдъ»	1858	4 января.	19° 40′	NO пасатъ потеряли въ ночь на 1 января 1858 г., въ шир. 40° 30′ N, долг. 19° W. 1-го и 2-го стояло маловѣтріе изъ S половины компаса. 3 января получили ровный вѣтеръ отъ SSO. 4 января пересѣкли экваторъ; SO пасатъ сопровождалъ фрегатъ до параллели 26°

НАЗВАНІЕ СУДНА.	Годъ.	Мѣсяцъ и число.	Долгота.	ЗАМѢЧАНІЯ.
11) Корветы «Рында» и «Гридень» и клиперъ «Опричникъ»	1858	16 ноября.	28° 15′ W	Пасатъ прекратился 10 ноября, въ шир. 6° N, въ поясѣ штилей и шкваловъ, гдѣ встрѣтили очень много послѣднихъ. Экваторъ пересѣкли при рифъ-марсельномъ NO вѣтрѣ.
12) Корветъ «Посадникъ».	1859	18 декабря.	28° 32′	Сѣверный пасатъ потеряли 14 декабря въ шир. 6° N. Послѣ того сдѣлался SO, и въ ночь заштилѣло. 15-го спустили винтъ и 16-го, на параллели 4°, получили S пасатъ, съ которымъ и пересѣкли экваторъ.
13) Клиперъ «Разбойникъ»	1860	20 февраля.	28° 19′	NO пасатъ довелъ клиперъ до параллели 2°. Затѣмъ дулъ тихій SSO и наконецъ штиль, при которомъ пересѣкли экваторъ и въ тотъ же день получили SSO.
14) Клиперъ «Наѣздникъ»	1859	10 декабря.	26° 12′	NO вѣтеръ подогналъ клиперъ къ экватору, гдѣ въ шир. 0° 40′ N перешелъ къ SO, съ которымъ и пересѣкли экваторъ. По пересѣченіи экватора, SO пасатъ перешелъ въ NO муссонъ, подвинувшій клиперъ къРіо-Жанейро.
15) Фрегатъ «Свѣтлана»	1860	2 марта.	18°	1-го марта, съ приближеніемъ въ малыя широты суточное плаваніе уменьшилось до 2 узл., почему развели пары и шли по меридіану, чтобы кратчайшимъ путемъ достичь SO пассата
16) Клиперъ «Гайдамакъ».	1861	6 февраля.	28°	Въ шир. 4½° развели пары. Подъ парами клиперъ находился 69 часовъ и въ это время пройдено 594 мили. На другой день по пересѣченіи экватора прекратили пары получивъ тихій SO, въ шир. 5° S, долг. 26½° W.

НАЗВАНІЕ СУДНА.	Годъ.	Мѣсяцъ и число.	Долгота.	ЗАМѢЧАНІЯ.
17). Лодка «Моржъ»	1861	28 марта.	23° 10′ W	21 марта потеряли NO насатъ, въ шир. 5° 20′ N, долготѣ 20° 47′ W. SO насатъ получили тотчасъ по пересѣченіи экватора.
18) Корветъ «Калевала».	1861	6 января.	23° 25′	4 января, въ шир. 5° 30′ N, заштилѣли и развели пары, подъ которыми прошли 300 м., а съ широты 0° 48′ N штилевали еще 3-е сутокъ. Корветъ же, вопреки лоціямъ, подавало по 35 миль въ сутки къ востоку. Штиль продолжался до 10 января и только въ шир. 2° 48′ S началъ задувать SO.
19) Клиперъ «Абрекъ»	1861	15 января.	29° 35′	NO насатъ сопровождалъ клиперъ до 2° 10′ N шир. и 28° 25′ долготы. За тѣмъ шли при штилѣ подъ парами до 0° 40′ S шир. гдѣ получили OSO насатъ.
20) Корветъ «Новикъ»	1862	17 марта.	27° 31′	Съ приближеніемъ къ экватору, вѣтеръ стихалъ, Въ широтѣ 1° 15′ N вступили подъ пары. По пересѣченіи экватора, въ тотъ же день получили легкій вѣтеръ отъ SO. За тѣмъ до тропика Козерога сопровождали корветъ маловѣтрія и штили.
21) Корветъ «Рында»	1862	16 марта.	25° 30′	Не доходя 160 миль до экватора встрѣтили экваторіальное затишье. По пересѣченіи же экватора, на другой день, съ утра, начались шквалы, съ дождемъ отъ S и 17 въ полдень получили SO насатъ.
22) Корветъ «Богатырь».	1862	9 марта.	26° 30′	Въ шир. 4° 38′ N, долг. 26° 8′ W, потеряли насатъ, вступивъ въ штилевую полосу. На другой день по пересѣченіи экватора, получили S вѣтеръ и за тѣмъ только 12-го получили SO.

*

НАЗВАНІЕ СУДНА.	Годъ.	Мѣсяцъ и число.	Долгота.	ЗАМѢЧАНІЯ.
23) Трансп. «Гиляк»	1862	18 марта		Въ шир. 32° 23′ N, дол. готѣ 13° 22′ W получили пасатъ, доведшій транспортъ до экватора, отъ котораго слѣдовали по указаніямъ Мори.
24) Шкуна «Сахалинъ»	1862	21 мая.	23° 30′	Пасатъ прекратился въ 6° N широты. До экватора шли подъ парами, а здѣсь получили SO пасатъ.
25) Фрег. «Дмитрій Донской»	1863	21 января.	23°	
26) Трансп. «Гиляк»	1864	октября.	28° 30′	По пересѣченіи экватора, получили SO пасатъ, который сопровождалъ транспортъ до береговъ Бразиліи.
27) Фрег. «Дмитрій Донской»	1864	21 октября.	30° 42′	Въ шир. 10° 15′ N и долготѣ 23° 45′ W вступили въ экваторіальную штилевую полосу; развели пары и взяли курсъ по меридіану. Проливные дожди, грозы и шквалы сопровождали фрегатъ до 7° 20′ N шир. гдѣ получили вѣтеръ отъ S.
28) Корветъ «Аскольдъ»	1865	15 октября.	31°	Въ шир. 4° N, по случаю штиля, развели пары. Но въ тотъ жъ день получили SO пасатъ. Въ 1° N шир. встрѣтили сильное теченіе къ W.
29) Клиперъ «Изумрудъ»	1865	15 октября.	31° 25′	Въ шир. N 8°, долг. W 28° 21′ вѣтеръ началъ стихать, почему развели пары и продолжали плаваніе по меридіану до 30° N шир.; гдѣ встрѣтили установившійся S.
30) Шкуна «Алеутъ»	1865	ноябрь.	32½°	Въ шир. N 5° потеряли пасатъ, и штилевую полосу (90 миль), прошли въ 20 час.

НАЗВАНІЕ СУДНА.	Годъ.	Мѣсяцъ и число.	Долгота.	ЗАМѢЧАНІЯ.
31) Лодка «Соболь»	1865	30 октября.	30° 17′ W	Пасатъ окончился въ шир. 10°, гдѣ заключился шквалomъ. Вскорѣ за тѣмъ застилѣли и шли подъ парами до 2° 38′ N шир., гдѣ стали набѣгать полоски вѣтра изъ SO четверти. Въ шир. 15° потеряли пасатъ.
32) Фрегатъ «Дмитрій Донской» . .	186	января.	13° 12′	
33) Фрегатъ «Дмитрій Донской» . .	1867	6 января.	28½°	NO пасатъ потеряли въ шир. 2° 11′ N, долготѣ 27° W; до широты 0° 40′ N подвигались двое сутокъ маловѣтріемъ. Подъ парами пересѣкли экваторъ. Въ этотъ же день задуло маловѣтріе изъ SO четверти, самый же пасатъ получили въ широтѣ 2° 20′ S.
34) Клиперъ «Всадникъ»	1868	25 января.	24° 30′	Съ параллели 6° N пасатъ сталъ стихать, но довелъ клиперъ до 3½° N широты, когда вступили въ штилевую полосу. Экваторъ пересѣкли подъ парусами, при маловѣтріи, и тотчасъ же встрѣтили настоящій SO пасатъ.

2) При обратномъ слѣдованіи въ Европу.

НАЗВАНІЕ СУДНА.	Годъ.	Мѣсяцъ и число.	Долгота.	ЗАМѢЧАНІЯ.
1) Фрегатъ «Асвольдъ».	1860	4 февраля.	20° 24′ W	Потеряли SO пасатъ 5 февраля въ шир. 0° 54′ N, а черезъ 20 часовъ, по миновеніи подъ парами штилевой полосы, вступили подъ паруса, получивъ NO пасатъ, который потеряли на параллели 32°.
2) Фрегатъ «Аврора»	1857	7 марта.	21° 54′	5 марта, въ шир. 1° 24′ S, долготѣ 21° 54′ W потеряли SO пасатъ и продолжали плаваніе къ N съ тихими перемѣнными вѣтрами. 7 марта пересѣкли экваторъ, 11 марта получили NO пасатъ въ шир. 2° 57′ N, долготѣ 21° 37′ W. Пасатъ кончился 27 марта штормомъ.
3) Корветъ «Оливуца»	1857	26 іюля	22° 30′ 56″	Потеряли пасатъ 11 августа въ шир. 26° 39′ N, долг. 34° 27′ 42″ W.
4) Трансп. «Двина»	1857	9 іюля.	29°	SO вѣтра не переставали и около экватора; затѣмъ перейдя къ S и SW, довелъ до шир. 13° 18′ N, долготы 28½°. Между пасатную полосу прошли нечувствительно и вмѣсто штилей и перемѣнныхъ вѣтровъ, имѣли все время попутный вѣтеръ. И только однѣ сутки, 18 іюля проштилевали, получивъ затѣмъ NO пасатъ.
5) Корветъ «Рында»	1860	іюнь.	25° 12′	Имѣли штили только нѣсколько часовъ.

НАЗВАНІЕ СУДНА.	Годъ.	Мѣсяцъ и число.	Долгота.	ЗАМѢЧАНІЯ.
6) Клиперъ «Пластунъ»	1860	іюнь.	27° 29′ W	Клиперъ получилъ SO пасатъ въ шир. болѣе 30°— одинъ изъ рѣдкихъ случаевъ. Пасатъ этотъ стихъ послѣ пересѣченія тропика Козерога и зашелъ къ O. NO пасатъ получили въ шир. 10° 33′ долготѣ 24° 51′.
7) Корветъ «Новикъ»	1860	іюль.	30°	SO сопровождалъ корветъ до шир. 5° 16′ N, долг. 30° 11′, гдѣ 30 іюня встрѣтили штили. За тѣмъ получили перемѣнные тихіе вѣтры. Наконецъ 5-го установился ONO.
8) Корветъ «Боярынъ» и клиперъ «Джигитъ». . . .	1861	2 іюня	21° 40′	Съ приближеніемъ къ экватору теченіе къ W доходило до 36 миль въ сутки, 6 іюня, въ шир. 5° 40′ N. долготѣ 23° 13′ W потеряли SO пасатъ; но пройдя 108 миль подъ парами къ N, получили NO пасатъ.
9) Транспортъ «Гилякъ»	1863	30 мая.	$23^1/_2$°	
10) Фрегатъ «Свѣтлана»	1862	2 апрѣля	25°	Заштилѣлъ въ шир. 5° S и долготѣ 25° W и 1 апрѣля вступилъ подъ пары. 3-го вступилъ подъ паруса, при тихомъ NNO вѣтрѣ.
11) Корветъ «Гридень»	1862	февраль.	22°	Штили сопровождали корветъ до 5 ° N широты.
12) Клиперъ «Стрѣлокъ»	1862	16 мая.	20° 56′	Пасатъ истеряли въ шир. 4° N, долготѣ 21° W и развели пары; но на слѣдующій день получили NO пасатъ.

НАЗВАНІЕ СУДНА.	Годъ.	Мѣсяцъ и число.	Долгота.	ЗАМѢЧАНІЯ.
13) Фрегатъ «Дмитрій Донской» . .	1863	13 апрѣля.	27° 31½′ W	До экватора подвигались медленно, имѣя тихій вѣтеръ. На другой день по пересѣченіи экватора, попали въ штилевую полосу. NO пасатъ начался въ шир. 3° 19′ N.
14) Клиперъ «Алмазъ»	1864	7 мая.	32°	Въ шир. 13° N потеряли NO пасатъ; въ шир. 5° N получили SO пасатъ.
15) Фрегатъ «Дмитрій Донской» . .	1866	мартъ.	32°	Пасатъ потеряли въ 1° 45′ S ш. и пройдя 100 миль по меридіану, при штилѣ, получили NO пасатъ, въ шир. 0° 6′ S. Пасатъ провожалъ фрегатъ до шир. 25° N.
16) Корветъ «Богатырь»	1866	—	22° 39′	Въ 2° S ш. потеряли SO пасатъ, послѣ того шли подъ парами по меридіану пересѣкли экваторъ. Пройдя 43 часа подъ парами получили перемѣнные вѣтра и наконецъ NO пасатъ въ 5° 30′ N шир и 25° 30′ W долготы.
17) Фрегатъ «Свѣтлана»	1867	27 марта.	26° 24′	На другой день по пересѣченіи экватора потеряли пасатъ и вступили въ полосу штилей. До 30 марта, пользуясь тихими вѣтрами, перемѣнили широту до 3° 10′ N, а здѣсь—при штилѣ развели пары, подъ которыми шли до шир. 5° 3′ N, долг. 26° 20′ W, до встрѣчи съ NO пасатомъ.
18) Фрегатъ «Дмитрій Донской» . .	1868	4 марта.	31°	2 марта, въ шир. 2° S и долготѣ 30¾° W встрѣтили штиль, почему развели пары, подъ которыми пересѣкли экваторъ. NO пасатъ встрѣтили въ шир. 2° N, долготѣ 31° W.

XXVI.

ИНСТРУКЦІИ.

А) Командующему отрядомъ судовъ идущихъ къ берегамъ Амура, капитану 1 ранга Кузнецову.

I. ОТЪ МОРСКАГО УЧЕНАГО КОМИТЕТА.

1) Руководствуясь въ плаваніи вашемъ отпущенными вамъ лоціями всѣхъ морей и описаніями маяковъ и знаковъ, наиболѣе соображайтесь съ картами и наставленіями Мори, Maury's Sailing directions.

Примите также въ соображеніе, кромѣ описанія кругосвѣтныхъ плаваній извѣстныхъ иностранныхъ мореплавателей, сводъ таковыхъ путешествій, совершонныхъ мореплавателями русскими, составленный капитанъ-лейтенантомъ Ивашинцовымъ и напечатанный съ полезными таблицами въ VII и VIII частяхъ Записокъ Гидрографическаго Департамента.

2) При семъ прилагается вамъ для руководства собраніе инструкцій, данныхъ въ разное время командирамъ русскихъ судовъ, при отправленіи въ дальнее плаваніе и рекомендуются вашему вниманію книги: «Traité d hygiène Navale par le Docteur Fonssagrives» заключающая въ себѣ много полезныхъ разсужденій и указаній для сбереженія здоровья экипажа; «An attempt to develope the law of Storms by Reid» и брошюра лейтенанта Ивашин-

цова, «Очеркъ теоріи урагановъ», составленная частію по свѣдѣніямъ заимствованнымъ изъ этой книги.

3) Вѣроятно, какъ въ морѣ на пути, такъ и во время пребыванія вашего въ портахъ, вы будете имѣть случай употребить вашихъ офицеровъ для собиранія замѣчаній по различнымъ частямъ, касающимся до пользы морской службы. На этотъ случай поставляется вамъ въ обязанность: 1) слѣдить за исправнымъ веденіемъ метеорологическаго журнала, по способу, утвержденному Брюссельской конференціею въ 1853 году, и котораго бланки и объясненія доставлены вамъ въ достаточномъ количествѣ, равно какъ и за исправнымъ веденіемъ журнала сравненій хронометровъ; 2) въ дополненіе къ собранію инструкцій рекомендуется вашему вниманію.

а) Руководствоваться при частныхъ изслѣдованіяхъ книгою: «A Manual of scientific Enquiry, prepared for the use of officers in Her Majesty's Navy and travellers in general, Edited by sir John T. W. Herschel, Bart. Second Edition, London, 1851 года, коей переводъ печатается нынѣ въ приложеніяхъ къ Морскому Сборнику, а статья «Гидрографія» была напечатана въ X томѣ Запис. Гидрографическаго Департамента.

б) Не упускать возможности при разныхъ случаяхъ замѣчать сравнительное достоинство и недостатки компасовъ и другихъ гидрографическихъ инструментовъ. Опредѣлять какъ можно чаще, девіацію компасовъ непосредственно и, по возможности, убѣдиться на практикѣ въ относительномъ достоинствѣ предположенныхъ способовъ, руководствуясь въ этомъ случаѣ отпущеннымъ вамъ наставленіемъ для дѣланія метеорологическихъ и магнитныхъ наблюденій въ военныхъ портахъ и объ исправленіи погрѣшности корабельныхъ компасовъ, и брошюрой: Supplement to the practical rules for ascertaining the deviations of the Compass, which are caused by the ship's iron being instructions for the Computation of a table of the deviations of a ship's compass, from observations made on 4, 8, 16 or 32 points. By Archibald Smith Esq. London, или переводомъ ея помѣщеннымъ въ 7 № Морскаго Сборника 1856 года.

в) Стараться опредѣлить непосредственными наблюденіями, съ помощію круга Пистора, наклоненіе видимаго горизонта днемъ,

а въ сумерки или ночью видимое наклоненіе черты, которая какъ кажется отдѣляетъ небо отъ воды.

г) При описи берега съ судна употреблять способъ Vincendon Dumoulin, котораго описаніе помѣщено въ V томѣ 1853 года, Записокъ Гидрографическаго Департамента и въ октябрьской книжкѣ Морскаго Сборника 1856 года.

д) При гидрографическихъ работахъ, какія вѣроятно случатся, изслѣдовать предпочтительнѣе малую часть береговъ со всею возможною подробностію, нежели большое пространство берега, но съ меньшею точностію.

е) Вообще всѣ замѣчанія и наблюденія дѣлать съ наивозможною подробностію, не упуская упоминать и малѣйшихъ обстоятельствъ, которыя, при самомъ наблюденіи, кажутся незаслуживающими вниманія, но впослѣдствіи, какъ часто оказывается, бываютъ необходимы для вывода вѣрныхъ заключеній. При представленіи какихъ-либо выводовъ должны быть представлены непремѣнно подлинныя наблюденія, со всѣми при оныхъ замѣчаніями.

4) Ежели вамъ случится быть впослѣдствіи въ Охотскомъ, Камчатскомъ и Беренговомъ моряхъ, въ особенности рекомендуются изслѣдованію вашему слѣдующія мѣста:

а) На восточномъ берегу Камчатки—отъ Петропавловскаго порта къ сѣверу до Берингова пролива, описаны и положены на картахъ капитаномъ Литке одни только болѣе выдавшіеся мысы, Карагинскій островъ, устье рѣки Анадыръ, заливъ Св. Креста, сѣверный берегъ Анадырскаго залива съ проливомъ Сенявина и губа Св. Лаврентія; а чтобы дополнить изданныя капитаномъ Литке карты, необходимо нужно описать прочія части восточнаго берега Камчатки.

б) Положеніе острововъ Курильской гряды и возвышенностей на оныхъ, служащихъ примѣтными мѣстами, опредѣлены на картахъ гг. Сарычева и Крузенштерна неудовлетворительно, особливо острова Парамуширъ, Алаидъ, Ширинки, Онекотанъ и прочіе, между которыми болѣе бываетъ плаваніе судовъ Камчатской флотиліи.

в) Западный берегъ Камчатки, Пенжинскій, Гижигинскій заливы и весь сѣверный берегъ Охотскаго моря съ Таурскою губою, д

самаго Охотска, на картахъ назначенъ съ описей и журналовъ 1700 годовъ, исключая небольшой части берега около Тигиля, между мысами Ухтломскимъ и Каматаномъ, который описанъ офицеромъ корпуса штурмановъ Гавриловымъ въ 1848 и 1849 годахъ.

г) Островъ Св. Іона, лежащій почти на срединѣ Охотскаго моря, требуетъ точнѣйшаго опредѣленія.

д) Необходимо повѣрить положеніе берега съ картами отъ Охотска до Аяна.

е) Южную часть острововъ Курильской гряды, какъ то: острововъ Кунашира, Итурупа, Урупа, Симусира и прочихъ необходимо описать подробнѣе.

ж) Восточный берегъ острова Сахалина хотя и описанъ г. Крузенштерномъ, но и его повѣрить необходимо, въ особенности южный берегъ Сахалина, гдѣ заливъ Анива, и также весь проливъ Ла-Перуза, находящійся между Сахалиномъ и Матсмаемъ.

5) Къ пополненію и повѣркѣ дѣлаемыхъ вами различныхъ наблюденій, полезно, при всякой возможности, собирать отъ китолововъ, бывающихъ въ тѣхъ моряхъ весьма продолжительное время, различныя замѣчанія и сличать ихъ показанія, чтобы изъ сравненія оныхъ наиболѣе приблизиться къ истиннымъ выводамъ. Коснувшись китоловства, здѣсь кстати упомянуть о морскихъ котахъ. Таинственные острова или скалы, долженствующіе служить мѣстами пріютовъ для сихъ животныхъ, въ ихъ странствованіяхъ на сѣверъ, и гдѣ они проводятъ зиму (вѣроятно къ югу отъ Алеутской гряды въ широтахъ сѣвернѣе тропика), ожидаютъ еще быть открытыми, не для того чтобы тревожить этихъ земноводныхъ въ мѣстахъ ихъ зимняго отдыха, но для безопасности мореходцевъ.

6) Въ плаваніяхъ по морямъ, упомянутымъ въ ст. 4-й, имѣйте въ виду новый атласъ тѣхъ мѣстъ и лоцію къ нему, изданные капитаномъ 1 ранга Тебѣньковымъ, и гдѣ будетъ возможно, не оставьте сдѣлать свои замѣчанія и пополненія.

7) Встрѣчаясь съ иностранными судами, вы должны тщательно наблюдать существующія на нихъ усовершенствованія или различія, по всѣмъ частямъ, какъ кораблестроенія, управленія и вооруже-

нія судна, такъ и въ употребляемыхъ средствахъ для безопасности и скораго плаванія.

8) По неимѣнію у насъ вѣрныхъ свѣдѣній гдѣ удобнѣе и выгоднѣе запасаться каменнымъ углемъ (ибо лоціи, почти всѣ написанныя прежде повсѣмѣстнаго развитія пароходства, вовсе неупоминаютъ объ этомъ предметѣ), рекомендуется вамъ при всякомъ удобномъ случаѣ собирать самыя подробныя свѣдѣнія на счетъ каменноугольныхъ запасовъ для пароходства, учрежденныхъ въ разныхъ странахъ и портахъ, которые будутъ вами посѣщаемы или о которыхъ вы пріобрѣтете вѣрныя свѣдѣнія, съ показаніемъ и цѣнъ каменному углю, средствъ, способовъ и удобствъ запасаться имъ и замѣчаній какъ на счетъ качества, такъ и количества угля обыкновенно находящагося въ томъ или другомъ депо; не забывъ упоминать откуда пополняется, какой націи принадлежитъ, и вообще замѣчать и доносить обо всѣхъ подробностяхъ сюда относящихся, что̀ будетъ впослѣдствіи времени полезно какъ для васъ самихъ, такъ и для тѣхъ, которые пойдутъ по вашему пути (*).

9) При посѣщеніи разныхъ, въ особенности не европейскихъ, странъ, старайтесь собирать свѣдѣнія о состояніи портовъ въ отношеніи: а) средствъ защиты естественной и искуственной; б) содержанія гаваней: в) средствъ къ исправленію и снабженію судовъ; г) портовыхъ учрежденій и вообще статистическія свѣдѣнія по части морской и военной.

II. КОРАБЛЕСТРОИТЕЛЬНАГО ТЕХНИЧЕСКАГО КОМИТЕТА.

1) Такъ какъ подъ начальствомъ вашимъ отправляется въ дальнее океанское плаваніе отрядъ изъ судовъ новаго рода (каковы: винтовый фрегатъ и винтовые корветы и клипера), которыя по своей конструкціи, устройству и тяжести своихъ механизмовъ, и вообще по расположенію тяжестей въ интрюмѣ, не сходствуютъ

(*) Въ бытность вашу въ приамурскомъ краѣ, постарайтесь достать образцы каменнаго угля тамошнихъ мѣсторожденій и каждаго въ количествѣ не менѣе 10 пудовъ.

съ простыми парусными судами, въ такой степени, что полезные элементы для этого новаго судостроенія необходимо извлекать изъ опытовъ; и такъ какъ въ предстоящемъ отряду, продолжительномъ и разнообразномъ плаваніи, представится случай достигнуть вѣрныхъ результатовъ, вообще по всѣмъ отраслямъ морской науки, посредствомъ ряда повторяемыхъ опытовъ, то содѣйствіемъ вашимъ по этой части, вы можете доставить большую пользу; а потому не упустите изъ виду слѣдить за веденіемъ ежедневныхъ журналовъ для паровыхъ судовъ; возлагать на подчиненныхъ вамъ офицеровъ собраніе свѣдѣній, согласно формамъ и программамъ, здѣсь прилагаемымъ, и способствовать имъ въ этомъ.

2) Такъ какъ винтовый двигатель весьма мало изслѣдованъ, и произведенные до настоящаго времени опыты, на всѣхъ иностранныхъ винтовыхъ судахъ, дали мало вѣрныхъ результатовъ, то предоставляется вамъ, не ограничиваясь формами и программами, упомянутыми въ первой статьѣ, пользоваться во время плаванія всѣми благопріятными случаями, чтобы: слѣдя за дѣйствіемъ машинъ и винта, выводить результаты и замѣчанія также и по другимъ программамъ, какія по вашему усмотрѣнію будутъ признаны удобными для того, чтобы доставить спеціальнымъ людямъ существенную по этой части пользу, и чтобы по сему сообщить ожидаемыя отъ опытовъ свѣдѣнія въ возможной полнотѣ, для вывода изъ нихъ впослѣдствіи элементовъ, полезныхъ для науки кораблестроенія и механики; а потому производя каждый опытъ отъ 8 до 12 часовъ, объясняйте, сколь возможно опредѣлительнѣе, силу и направленіе вѣтра, состояніе моря, курсъ и какіе судно имѣло паруса, если шло и подъ парусами; боковую, килевую качку и проч.

3) Наблюденія по упомянутымъ въ первой статьѣ программамъ необходимо производить при разныхъ силахъ машины каждаго судна по индикатору и при дѣйствіи одного, двухъ, трехъ и всѣхъ котловъ, съ парусами и безъ нихъ, смотря по тому, какъ представятся случаи на пути, и соображая съ меньшею потерею времени для совершенія плаванія. Во всякомъ случаѣ однако же, опыты должны производиться безъ всякихъ особыхъ расходовъ, и не въ ущербъ времени, которое, безъ сомнѣнія

будетъ дорого для совершенія плаванія въ возможно кратчайшій срокъ.

4) Такъ какъ съ уменьшеніемъ запаса угля, воды и провизіи, углубленіе штевней и самый диферентъ будутъ измѣняться, то надлежитъ обозначить и эту статью при каждомъ испытаніи, чтобы можно было получить данныя для вычисленія водоизмѣщенія и площади миделя, на предметъ опредѣленія отношенія этихъ элементовъ къ силѣ машинъ и скорости хода, производимаго этою силою. Для измѣренія же хода, во время опытовъ употреблять слѣдуетъ патентованные лаги изъ усовершенствованныхъ въ послѣднее время, которые въ потребномъ числѣ, предоставляется вамъ пріобрѣсти за границей для судовъ ввѣреннаго вамъ отряда.

5) Въ отношеніи мореходныхъ качествъ фрегата, корвета или клипера (принимая ихъ въ этомъ случаѣ за парусныя суда), руководствуясь программою походнаго формуляра, дополняйте ее вашими замѣчаніями, чтобы можно было судить объ эттихъ судахъ безошибочнѣе. При боковой же качкѣ обозначайте и уголъ наибольшихъ розмаховъ или уклоненія отъ вертикальнаго положенія подъ вѣтеръ и на вѣтеръ, и быстро или легко приходятъ суда къ прямому положенію.

6) Хотя инструкція, изданная для руководства въ управленіи машинами *высокаго давленія* на винтовыхъ лодкахъ, и содержитъ въ себѣ всѣ предметы подлежащіе вниманію гг. механиковъ, служащихъ на корветахъ и клиперахъ ввѣреннаго вамъ отряда, относительно обращенія съ ихъ машинами; но имѣя въ виду, что, въ предстоящемъ плаваніи, вы будете предоставлены только тѣмъ средствамъ, которыя имѣются на самыхъ судахъ, Его Высочество Великій Князь Генералъ-Адмиралъ изволилъ приказать: предписать вамъ, чтобы вы озаботились о соблюденіи въ точности нижеслѣдующаго:

а) Плавая въ соленыхъ, въ мутныхъ или мелкихъ водахъ, продувать котлы въ кингстоны не рѣже, какъ чрезъ два часа, а съ горизонта каждые полчаса: допустивъ однажды несоблюденіе этого условія, впослѣдствіи невозможно уже содержать внутренность котловъ въ должной чистотѣ, даже и частымъ продуваніемъ, а слѣдовательно неисправность паровыхъ котловъ, въ

этомъ отношеніи, всегда служитъ доказательствомъ недостатка вниманія къ наблюденію за исполненіемъ этого важнаго предмета.

Подобное же тщательное вниманіе должно быть обращаемо и на сбереженіе паровыхъ котловъ на фрегатѣ, какъ этими предосторожностями, такъ и другими извѣстными средствами (удостовѣряясь въ пользѣ ихъ чрезъ испытаніе), напримѣръ, составь изъ чернаго карандашнаго порошка, смѣшаннаго съ саломъ, въ пропорціи 10 фун. сала на 1 фунтъ порошка (*). О результатахъ же таковыхъ испытаній сообщите своевременно.

б) Такъ какъ продуваніе котловъ на корветахъ и клиперахъ производится безъ особаго затрудненія, при давленіи паровъ не свыше 40 или 45 фунтовъ, то не слѣдуетъ подымать паръ выше, развѣ цѣлость или честь судна потребуютъ исключенія. При этихъ послѣднихъ условіяхъ гг. командиры должны имѣть въ виду, что участивъ продуваніе можно еще удержать котлы въ чистотѣ, но для этого необходимо особенное вниманіе и осторожность, безъ которыхъ котлы будутъ приведены въ совершенную негодность въ продолженіе нѣсколькихъ часовъ.

в) Въ тѣхъ случаяхъ, когда чрезвычайныя обстоятельства не понуждаютъ къ мѣрамъ исключительнымъ, надобно исправлять и предупреждать немедленно малѣйшія неисправности машины и котловъ, уменьшая для этого ходъ машины, останавливая ее и даже прекращая пары, а сверхъ того, послѣ суточнаго плаванія, необходимо перемѣнять воду въ котлахъ. Только при соблюденіи этихъ условій, машина и котлы могутъ дѣйствовать исправно, и въ случаѣ нужды будутъ исполнять всѣ приказанія, отданныя на верху.

7) Обратите особенное вниманіе на устройство кормовой части судовъ ввѣреннаго вамъ отряда, штевней ихъ, и отверстій для подъема винтовъ; по механизмамъ же,—на ихъ устройство и скрѣпленіе съ корпусомъ судовъ; укажите недостатки, какъ въ этомъ, такъ и во всѣхъ прочихъ частяхъ, а равно въ расположеніи внутренняго устройства и вооруженія, дополнивъ, сколько возможно, статьи походнаго формуляра, и удостовѣрьтесь, до какой степени и на какихъ именно судахъ полезно имѣть винты

(*) Этимъ составомъ смазывать по временамъ котлы внутри.

подъемные, или же можно обходиться не подымая ихъ изъ воды евовсе и не дѣлая для того винтоваго колодца.

8) Опредѣленіе экономической потребности топлива составляетъ въ паровыхъ судахъ предметъ въ особенности заслуживающій вниманія, не только по цѣнности своей, но и по важности, какую оно преимущественно представляетъ въ отношеніи снабженія винтовыхъ судовъ для совершенія наибольшаго перехода; а потому необходимо, повторительными опытами, чрезъ отсѣченіе пара разными частями клапана, дознать какъ употреблять паръ съ наименьшею потерею его во время дѣйствія, дабы пройти требуемое разстояніе съ возможно малымъ расходомъ угля, а также какое количество его потребуется на переходъ того же разстоянія въ кратчайшій срокъ. Равнымъ образомъ, какъ во время продолжительнаго дѣйствія машинъ въ предстоящемъ плаваніи будетъ возможно механикамъ и машинистамъ ознакомиться съ ними вполнѣ, и слѣдовательно, судить безошибочнѣе, или сколько возможно ближе къ дѣйствительности о расходѣ не только угля, но и прочихъ машинныхъ матеріаловъ; то озоботьтесь, и по этой части, чтобы впослѣдствіи по симъ даннымъ составить положеніе о потребности матеріаловъ для подобныхъ механизмовъ: на разводку паровъ, на дѣйствіе, на содержаніе машинъ въ исправности и проч.

9) Необходимо изъ опытовъ предстоящаго плаванія опредѣлить соотвѣтственно дѣйствительной надобности: количество запасныхъ дымогарныхъ трубокъ и другихъ запасныхъ вещей и матеріаловъ для каждаго судна на случай разныхъ исправленій по механизму, дабы выводъ изъ этихъ опытовъ принять на будущее время въ руководство.

10) Не менѣе полезно будетъ получить также отъ васъ свѣдѣнія объ имѣющихся на судахъ, начальствуемаго вами отряда, способахъ для опрѣсненія воды чрезъ особые опрѣснительные аппараты, а ихъ паровыхъ котловъ: до какой степени они будутъ обезпечивать ваши потребности и какого качества будетъ добываема чрезъ нихъ вода въ отношеніи здоровья.

11) Такъ какъ для сужденія о мореходныхъ качествахъ судна, необходимо имѣть чертежъ расположенія груза въ его интрюмѣ, то надлежитъ вамъ представить въ Кораблестроительный Техни-

ческій Комитетъ таковые чертежи по каждому судну ввѣреннаго вамъ отряда съ поясненіемъ: сколько вѣсомъ находится въ опредѣленныхъ мѣстахъ баласту, угля, воды съ систернами и бочками, сухарей и другой провизіи (вѣсомъ или мѣрою), а также, хотя въ нѣкоторой степени, шкиперскія и артиллерійскія принадлежности: порохъ, снаряды и т. п.

12) Въ заключеніе остается прибавить, что при опытахъ не должно пренебрегать никакими подробностями; потому, что, если бы нѣкоторыя замѣчанія и оказались излишними, то все же, занимая офицеровъ заботливостію въ исполненіи своего дѣла, вы направите ихъ тѣмъ къ изученію своего предмета практическимъ путемъ, вѣрнѣйшимъ къ усовершествованію по своей части.

ПРИЛОЖЕНІЯ КЪ ИНСТРУКЦІИ.

ПРОГРАММА I.

Производство техническихъ опытовъ *въ теченіи одного дня или отъ 8 до 12 часовъ*, на отрядѣ винтовыхъ судовъ, состоящемъ изъ *фрегата*, трехъ *корветовъ* и трехъ *клиперовъ*, во время предстоящаго имъ заграничнаго плаванія.

Когда производилось испытаніе . . . . .

Гдѣ оно производилось . . . . . .

Углубленіе во время опыта:

Форштевнемъ . . . . . .

Ахтерштевнемъ. . . . . .

Диферентъ . . . . . .

Площадь миделя во время испытанія . . } Могутъ быть вычислены впослѣдствіи.

Водоизмѣщеніе въ тоже время . . . . }

Опытъ производился . . . . . » « часовъ.

Фрегатъ, корветъ или клиперъ (имя судна) » « миль разстоянія.
перешелъ по лагу . . . . . .

Средній ходъ оказался. . . . . » « узловъ въ часъ.

При опытѣ употреблялось . . . . . » « паров. котловъ.
Угля употреблено впродолженіе всего этого » « пудовъ.
Среднее количество угля въ часъ . . . » « пудовъ.
Во время опыта курсъ былъ на румбахъ . » «
Вѣтеръ, какой силы . . . . . отъ » »
Зыбь или волненіе . . . . . отъ » « (по казать румбъ, если не по вѣтру)

Какую имѣлъ фрегатъ, корветъ или клиперъ качку, боковую или килевую, подъ вѣтеръ и на вѣтеръ, быструю или покойную (въ боковой качкѣ показать наибольшій уголъ между уклоненіями отъ вертикальнаго положенія). . . . » «
Какіе имѣлъ паруса, если были постановлены » «

ПАРОВАЯ МАШИНА.

Діаметръ цилиндровъ . . . . . » «
Длина хода поршня. . . . . » «
Среднее давленіе пара въ цилиндрахъ на квадратный дюймъ, по индикатору . . . . . .
Паръ выше атмосферной линіи . . . . .
— ниже атмосферной линіи . . . . .
Пустота (Vacuum) въ холодильникѣ, измѣряемая отъ атмосферной линіи . . . . . .
Полное давленіе на поршень . . . . . .
Давленіе пара въ котлахъ на квадратный дюймъ
Средняя высота машиннаго барометра . . .
Сила машины (лошад. силъ) по индикатору .

ВИНТЪ.

Діаметръ . . . . . .
Ходъ . . . . . .
Длина . . . . . .
Среднее число оборотовъ въ минуту, во время опыта . . . . . .

*

Скорость узлами въ часъ . . . . . .
Число процентовъ . . . . . .
Потеря узлами въ часъ . . . . . .

ПРОГРАММА II.

Для производства опытовъ въ продолженіе нѣсколькихъ дней плаванія.

Во время плаванія подъ парами и парусами, вмѣстѣ и порознь, показать.

Переходъ въ миляхъ:

— подъ парами . . . . . .
— — парусами . . . . . .
— — парами и парусами вмѣстѣ. .

Всего:

Число часовъ: подъ парами . . . . . .
— — — одними парусами . . .
— — вмѣстѣ . . . . . .

Подъ парусами и парами, съ однимъ или болѣе котломъ, и сколько часовъ при каждомъ случаѣ . . . . . .

Сколько разъ производилась разводка паровъ въ теченіи этого плаванія . . . . . .

Сколько употреблено угля на дѣйствіе машины.

Сколько употребелно на разводку паровъ . .

По скольку миль хода оказалось на тоннъ употребленнаго угля (среднимъ числомъ по 60 пуд. въ тоннѣ). . . . . .

Сколько среднимъ числомъ употреблено угля въ часъ . . . . . .

Среднее количество употребленнаго угля на каждую нарицательную силу машины . . . . . .

Примѣчаніе. Для узнанія вѣса угля достаточно руководствоваться какою нибудь приближенною мѣрою, *наприм.* если выдается мѣшками, то взвѣшивать одинъ изъ десяти и принимать средніе изъ взвѣшанныхъ за вѣсъ каждаго мѣшка.

При описаніи опыта надлежитъ сказать: какого качества употребляемъ былъ уголь, и какое количество полагается на растрату, такъ чтобы, съ прибавкою оной, составился дѣйствительный расходъ угля на сдѣланный судномъ переходъ, и чтобы можно было съ достаточною приближенностію разчитывать сколько остается его въ угольныхъ ящикахъ.

ФОРМА ЕЖЕДНЕВНАГО ЖУРНАЛА ДЛЯ ВИН

Наблюденія дѣланы каждые 12 часовъ и представ

		Скорость винта и судна въ узлахъ въ часъ.			Число часовъ подъ парусами.	Число час. подъ парами.	Разстояніе пройденное отъ начала кампаніи.	Углубленіе судна.			Давленіе по индикатору.				Число лошадиныхъ силъ въ одной машинѣ.
		Сред. ходъ въ прод. 12 час.		Разстояніе пройденное въ продолженіе 12 часовъ.				Форъ-штевень.	Ахтеръ-штевень.	Углубленіе винта.	На верхнюю часть цилинд. правой стор.	На нижн. часть цилиндра прав. стороны.	На верх. часть цилиндра лѣвой стор.	На нижн. часть цилиндра лѣвой стор.	
		Винта.	Судна по натентованному лагу.												
		узловъ.	узловъ.	узловъ.	час.	час.	миль	ф. д.	ф. д.	ф. д.	ф. д.				
іюня 12	6 час. пополудни.	10,2	9,1	109,2	8	12	1086	14 9	15 7	2 10	16 2				345
13	6 час. пополуночи.														

ТОВЫХЪ ФРЕГАТА, КОРВЕТА И КЛИПЕРА.

лены командиру судна отъ старшаго механика.

Давленіе по динамометру.	Употребленные матеріалы.									Замѣчанія.
	Уголь.				Сало.		Масло.			
	Сожжено въ продолженіе 12 часовъ.		Остается отъ расхода.		Употреблено въ продолженіе 12 часовъ.		Употреблено въ продолженіе 12 часовъ.		Мыла.	Карандаш. порошку. Сѣры.
тон.	п.	ф.	п.	ф.	п.	ф.	п.	ф.		
6,35	12	19	217	6	0	5½	0	5¼		

Здѣсь показывать:

Бейдевиндъ, сильное волненіе; качка боковая сильная; зыбь отъ NO; уголь между розмахами на вѣтеръ и подъ вѣтеръ.

Передъ каждымъ отправленіемъ въ море и по приходѣ на рейдъ, количество и сортъ имѣющагося на суднѣ угля, также сала, масла и проч.

Состояніе моря, какъ-то: зыбь, волненіе, и найденное теченіе моря.

Когда разведутъ огонь въ топкахъ.

Время поднятія паровъ.

Когда погасятъ огонь.

Продолжительность поддержи паровъ и малаго хода.

Время чистки топокъ и трубы.

Вообще всѣ исправленія и замѣчательныя обстоятельства въ механизмѣ, а равно и всѣ случаи изъ шканечнаго журнала, вслѣдствіе которыхъ происходила какая-либо перемѣна въ дѣйствіи машины.

Журналъ сей представлять по окончаніи кампаніи чрезъ контору надъ портомъ въ Кораблестроительный Технической Комитетъ.

Для избѣжанія безполезной траты бумаги въ семъ журналѣ, замѣчанія за нѣсколько дней, когда судно на якорѣ или въ гавани, писать на одной страницѣ.

ФОРМА ЕЖЕДНЕВНАГО ЖУРНАЛА ДЛЯ ВИН

Наблюденія дѣланы въ концѣ каждыхъ 4-хъ

		Котлы.						Холодильникъ.			Температура.					
		Сколько котловъ въ дѣйствіи.	Сколько печей топилось.	Сколько угля употр. въ каждую вахту.	Среднее давленіе пара.	Стен. солен. воды.		Высота наружнаго барометра.	Пустота праваго холодильника.	Пустота лѣваго холодильника.	Воды.		Въ машинѣ и между котлами.		Въ угольныхъ ящикахъ (maximum).	Въ морѣ.
						Въ морѣ.	Въ котлахъ.				Въ правомъ холодильникѣ.	Въ лѣвомъ холодильникѣ.				
	Конецъ вахты	чис.	чис.	п. ф.	фун.			д	ю	й	м	ы.	гра	ду	сы.	
іюня 12	10	3	9	95 3	11	—	1,8	29,6	26,4	26,9	10,5	10,2	95	75	72	64
	2	3	9	98 2	9	—	1,08	29,7	26,6	27,2	10,2	9,8	101	76	74	64
	6	2	6	64 2	7,5	—	1,8	29,7	26,9	27,4	9,8	9,5	100	78	77	65

Сожжено угля, въ продолженіи 12 часовъ,—257 пуд.

ТОВЫХЪ ФРЕГАТА, КОРВЕТА И КЛИПЕРА.

часовъ вахты, вахтеннымъ инженеромъ.

На каждую часть хода поршня отсѣчка пара производилась.	Ср. числ. оборот. въ мин.	Средняя скорость въ узлахъ въ 1 часъ, въ прод. вахты.			ЗАМѢЧАНІЯ.
	Винта.	Винта.	Судна, по патентованному лагу.	Потери (Slip) дѣйствія винта.	
	число.	уз	ло	въ.	Здѣсь показывать:
5/8	52,5	10,12	8,8	1,32	Состояніе паровыхъ котловъ, обозначая продуваніе ихъ дочиста или частію и при какой степени солености. Относительно же промежутка времени, чрезъ который должно производить эту работу, необходимо соображаться съ степенью солености воды.
					Когда разведутъ огонь въ топкахъ.
5/8	57,6	11,8	10,6	1,1	Степень отсѣчки паровъ обозначать чрезъ каждые четыре часа и при каждой перемѣнѣ оной въ графѣ журнала дробями 1/4, 1/2, 3/4 и проч.; выражающими часть длины хода поршня пароваго цилиндра.
					Степенъ солености воды, по гидрометру; записывать, съ продуваніемъ котловъ, въ градусахъ.
					Журналъ сей представить по окончаніи кампаніи чрезъ контору надъ портомъ въ Кораблестроительный Технический Комитетъ.
1/8	4,5	8,7	7,9	9	Для избѣжанія безполезной траты бумаги въ семъ журналѣ, замѣчанія за нѣсколько дней, *когда судно на якорѣ или въ гавани*, писать на одной страницѣ.
	Среднее.				
7 фунт.	51,8	10,2	9,1	1,14	

III. ОТЪ МЕДИЦИНСКАГО ДЕПАРТАМЕНТА.

Въ первый разъ отправляющаяся нынѣ изъ Кронштадта въ дальнее плаваніе эскадра русскихъ винтовыхъ судовъ представляетъ, относительно здоровья команды и сохраненія оной, условія прежде у насъ небывалыя и нуждающіяся въ правилахъ особыхъ.

Изъ опыта другихъ націй извѣстно и собственные наши опыты въ Средиземномъ морѣ, въ теченіи послѣдняго года, вполнѣ подтвердили, что болѣзненность командъ на паровыхъ судахъ несравненно больше, чѣмъ на парусныхъ, что зависитъ не только отъ болѣе тѣснаго на первыхъ помѣщенія людей, но и отъ неровной температуры въ разныхъ частяхъ пароваго судна, чрезмѣрнаго жару около котловъ, при сильномъ сквозномъ вѣтрѣ въ прочихъ отдѣленіяхъ, подвергающемъ людей частымъ простудамъ; частію же отъ вонючихъ сѣроводородныхъ газовъ, образующихся отъ множества нагруженнаго горючаго матеріала и растопленія жира, употребляемаго для машины, поглощающихся водою въ льялѣ, при выкачиваніи которой запахъ этотъ необходимо разливается по судну. Сверхъ того на этихъ судахъ значительная часть команды (машинисты и кочегары, кромѣ коковъ и хлѣбопѣковъ) обязана обращаться съ огнемъ и, находясь подъ вліяніемъ сильнаго постояннаго жара, преимущественно подвергается различнымъ болѣзнямъ.

При постоянномъ существованіи всѣхъ сказанныхъ условій, эскадра наша, назначенная пройти чрезъ экваторъ, подвергнется вліянію тяжелаго тропическаго солнца и, можетъ быть, будетъ сообщаться съ берегами, на которыхъ господствуетъ желтая лихорадка и другія опасныя эпидеміи.

Вотъ тѣ обстоятельства, на которыя въ инструкціи нашей мы обратили преимущественное вниманіе, выпустивъ, чтобы соблюсти возможную краткость, все то, что относится къ обыкновенной судовой гигіенѣ, долженствующей на благосодержимомъ суднѣ дѣйствовать всегда и при всѣхъ обстоятельствахъ.

Мѣры, предлагаемыя нами для устраненія по возможности вышеупомянутыхъ вредныхъ вліяній, относятся или къ содержанію

самаго судна, или же къ содержанію на немъ людей; третій отдѣлъ составляютъ мѣры, требующіяся особенностями тропическаго климата; четвертый — мѣры противу нѣкоторыхъ эпидемическихъ болѣзней.

1) *О содержаніи винтовыхъ корветовъ и клиперовъ.*

Чистота и свѣжесть въ разныхъ частяхъ судна суть первыя условія для сохраненія здоровья команды.

1) На судахъ большаго ранга съ просторнымъ помѣщеніемъ для людей и при возможности открывать порты въ жилыхъ палубахъ, довольно легко имѣть хорошій воздухъ въ мѣстахъ помѣщенія людей, не то на корветахъ и клиперахъ, гдѣ люди тѣсно помѣщаются на кубрикѣ. Отверстія, продѣланныя въ различныхъ мѣстахъ потолковъ, хотя и способствуютъ доступу свѣжаго воздуха, но доступъ этотъ вообще не силенъ и останавливается вовсе, когда въ ненастную погоду отверстія эти по необходимости закрываются. Надобно въ семъ случаѣ прибѣгать къ искуственной вентиляціи. Простѣйшій способъ представляютъ виндзейли, но надобно постоянно наблюдать за правильною ихъ постановкою, безъ которой они не дѣйствуютъ и будутъ стоять безъ всякой пользы.

Одинъ виндзейль долженъ быть направленъ даже въ камеру кочегаровъ, чтобы людямъ этимъ доставить благодѣяніе и возможность дышать во время работы свѣжимъ воздухомъ.

При многочисленныхъ способахъ искуственной вентиляціи, основанныхъ отчасти на одной теоріи, весьма желательно, чтобы командиры, при встрѣчѣ съ судами другихъ образованныхъ націй, ознакомились съ употребительными на этихъ судахъ способами и примѣняли бы къ своимъ судамъ тѣ, коихъ польза доказана на опытѣ.

2) Вода собирающаяся въ льялѣ и застаивающаяся тамъ въ видѣ постояннаго болота, не рѣдко, даже на парусныхъ судахъ, дѣлалась источникомъ разныхъ болѣзненныхъ явленій въ видѣ болотныхъ желчныхъ лихорадкахъ; интрюмная же вода на паровыхъ судахъ еще болѣе подвержена порчѣ, по примѣси сѣрово-

дородныхъ газовъ, какъ объяснено выше. Водѣ этой не должно давать застаиваться, а выкачивать ее часто, обливая при томъ льяло чистою морскою водою для уничтоженія гнилостныхъ началъ. Если, при выкачиваніи воды изъ льяла, замѣченъ будетъ гнилостный непріятный запахъ, то, предварительно выкачиванія, вливать туда соотвѣтственное количество ждановской жидкости, въ случаѣ же не имѣнія ея, насыщенный водяной растворъ желѣзнаго купороса—матеріала, продающагося во всѣхъ портахъ за весьма дешевую цѣну. Съ тою же самою цѣлію можетъ быть также употреблена сажа, добываемая на суднѣ въ значительномъ количествѣ при очищеніи трубъ. Ее слѣдуетъ не выбрасывать, а смѣшавши съ водою, вливать въ льяло.

3) Къ чистотѣ воздуха на суднѣ способствуетъ и надзоръ за продовольственными припасами всѣхъ родовъ, въ томъ числѣ и за живыми животными. Испаренія животныхъ и ихъ испражненія, въ тѣсныхъ помѣщеніяхъ судна, не рѣдко уже способствовали возрожденію и развитію на судахъ тифа. Испареніе нѣкоторыхъ припасовъ: солонины, капусты, масла, сыру, испорченныхъ или портящихся сухарей могутъ имѣть подобныя же послѣдствія. Требуется крайняя чистота при хожденіи за животными, строгій надзоръ за съѣстными припасами, изъ числа которыхъ испорченные должны быть немедленно удаляемы; вещи съ сильнымъ запахомъ закрываемы такъ, чтобы запахъ не могъ проникать; все же содержащееся и помѣщаемое въ трюмѣ, требуетъ правильной установки и расположенія въ такомъ видѣ, дабы, по возможности, кругомъ былъ доступъ къ хранящимся вещамъ, особенно провизіи. Это предъотвращаетъ не только порчу съѣстныхъ припасовъ, но и разведеніе крысъ, могущихъ въ свою очередь, при чрезвычайномъ размноженіи, сдѣлаться, посредствомъ своихъ испареній, опасными для здоровья.

4) Чистота воздуха на суднѣ не можетъ существовать безъ крайней чистоты самаго судна. На нашихъ судахъ она поддерживается постоянно. Здѣсь же обращается вниманіе на мытье палубъ. Можно и должно мыть по возможности чаще только открытую, доступную воздуху, верхнюю палубу; внутреннія же части судна слѣдуетъ скоблить и обтирать обыкновенно мокрыми тряпками и тотчасъ сухими, оставляя мытье оныхъ для исклю-

чительныхъ только рѣдкихъ случаевъ при хорошей и теплой погодѣ.

II. *О содержаніи людей на винтовыхъ судахъ.*

1) Чистота судна составляетъ только половину чистоты, требующейся для благосостоянія судна. Другая половина заключается въ опрятности матросовъ. Матросамъ должно быть приказано мыться ежедневно, по крайней мѣрѣ умывать лице и руки, но если можно, то окачиваться водою и, при захожденіи въ порты, позволить имъ пользоваться банями и ваннами. Весьма не трудно, кажется, устроить на верху судна небольшое отдѣленіе, чтобы каждый день два или три матроса могли купаться. Такимъ образомъ, хотя въ два мѣсяца каждый матросъ будетъ обмытъ, что́ лучше нежели, если бы всѣ они были немыты полгода. Ванны эти должны быть дѣлаемы изъ прѣсной воды. На винтовыхъ судахъ ванны тѣмъ болѣе нужны, что люди скорѣе могутъ загрязниться, по этому же для нихъ не нужно жалѣть мыла.

Для убѣжденія въ дѣйствительной чистотѣ матроса, нужно еженедѣльно дѣлать ему медицинскій осмотръ, даже когда, по причинѣ долгаго отсутствія отъ берега, нѣтъ повода подозрѣвать венерической болѣзни. Наблюденіе это слѣдуетъ распространить даже на ротъ, зубы и волосы.

Чистота эта, равнымъ образомъ, должна относиться къ постели и платью, которыя необходимо провѣтривать и просушивать на солнцѣ, всякій разъ когда представляется къ тому возможность. Особенно важна эта мѣра провѣтриванія для той одежды, которую нижніе чины покрываются ночью.

2) При нынѣшнихъ усовершенствованныхъ способахъ сбереженія въ прокъ мяса и овощей, слѣдуетъ, по возможности, пользоваться этими открытіями и запасаться консервами, если не для всѣй команды, то покрайней мѣрѣ для слабыхъ и больныхъ. Во всякомъ однакожъ случаѣ стараться заходить въ порты и возобновлять запасы свѣжей говядины и хлѣба, по возможности, и запасаться свѣжею прѣсною водою, не только для питья и при-

готовленія пищи, но и мытья лица, потому что соленая вода располагаетъ нерѣдко къ заболѣванію глазными болѣзнями.

Здѣсь кстати замѣтить, что въ предупрежденіе появленія и распространенія глазныхъ болѣзней, необходимо снабдить очками извѣстнаго устройства тѣхъ нижнихъ чиновъ, которые по роду занятій на судахъ, безпрѣрывно подвергаются дыму изъ трубъ и, сверхъ того, каждаго матроса двумя полотенцами для вытиранія лица и глазъ, строго наблюдая, дабы полотенца сіи сберегались опрятно и нижніе чины пользовались ими неупустительно, по назначенію.

3) Дистиллированной водѣ, которою суда наши преимущественно будутъ пользоваться, и въ пользѣ которой никто не сомнѣвается, можно развѣ сдѣлать одинъ упрекъ за то, что она слишкомъ чиста и, не содержа въ себѣ не углекислоты, ни солей, не такъ вкусна, какъ рѣчная и ключевая вода. Но недостатки эти легко можно исправить. Углекислоту она всасываетъ почти въ достаточномъ количествѣ изъ воздуха, когда оставляется прежде употребленія, на нѣкоторое время въ открытыхъ сосудахъ и взбалтывается чрезъ мѣшаніе.

Для сообщенія ей вкуса лучшей ключевой воды, совѣтуютъ на 10 ведръ дистиллированной воды прибавляетъ $^1/_8$ часть порошка изъ солей:

Поваренной соли (хлористаго натрія)	℥j
Глауберовой соли (сѣрнокислой соды). . . .	℈jj
Углекислой извести	℥jβ
— соды	℥jjjβ
— магнезіи	℥jβ

Смѣшать хорошо и смѣсь раздѣлить на 8 частей.

Необходимо одну часть этихъ солей прежде взболтать въ бутылкѣ воды и потомъ вливать въ прочее количество оной.

4) Кромѣ обѣда и ужина, комадѣ въ морѣ необходимъ теплый завтракъ, который можетъ состоять изъ гречневой кашицы (размазни), съ масломъ, или збитня, назначавшагося у насъ прежде морскимъ нашимъ командамъ, при тяжелыхъ и спѣшныхъ работахъ (*) и при расположеніи къ цынгѣ.

(*) Приготовленіе збитня: на ведро воды, вмѣщающее 8 кружекъ или 100 корабельныхъ чарокъ, берется: корицы, гвоздики, стручковаго перцу и англійскаго перцу по $^1/_8$ фунта, водки три кружки, сахару 6, или патоки 8 фунтовъ. Водка можетъ быть замѣнена двумя кружками рому.

5) Для предохраненія команды отъ сильныхъ дождей нужно имѣть въ готовности непромокаемые плащи съ капюшонами. Таковые же плащи должны постоянно находиться въ камерѣ кочегаровъ, чтобы эти люди, выходя на верхъ, могли надѣвать оные для защищенія отъ простуды.

6) Веселость на суднѣ есть могущественный рычагъ къ сохраненію здоровья команды вообще и въ частности. Она можетъ замѣнить все, будучи сама незамѣнима ничѣмъ.

Дружескіе разговоры, общія пѣсни, разныя игры, танцы, музыка, равно какъ занятія ученьемъ и другими обязанностями по службѣ, соображаемыя съ достаточнымъ временемъ для отдыха и сна, поддерживаютъ моральныя силы нижнихъ чиновъ и предъотвращаютъ развитіе въ командѣ тоски по родинѣ, меланхоліи, а съ ними угнетенія физическихъ силъ, влекущаго за собою цѣлыя группы болѣзней, которымъ моряки подвергаются. О прочихъ способахъ содержанія матросовъ относительно одежды, пищи и занятій мы не находимъ нужнымъ здѣсь распространяться, ссылаясь на Морской Уставъ.

III. *Мѣры, требующіяся особенностями тропическаго климата.*

Въ тропическомъ климатѣ особенно опасны и трудно переносимы яркій свѣтъ солнца, сильные дневные жары и быстрые переходы отъ сихъ послѣднихъ къ ночной сырости и иногда холоду.

1) Воздухъ на самомъ суднѣ, въ теченіи дня, можетъ быть освѣжаемъ обливаніемъ водою верхней палубы нѣсколько разъ въ день и постановкою тентовъ. (Обливанія эти вмѣстѣ съ тѣмъ предохраняютъ судно отъ опасности высыханія).

2) Одежду подъ тропиками матросы должны имѣть свободную, пропускающую воздухъ, шляпы легкія, соломенныя, или фуражки съ большими козырьками и бѣлыми чахлами, нисходящими сзади до плечъ и охраняющими отъ солнца уши и затылокъ; шейные платки легкіе, брюки свободныя, башмаки парусинные. При всемъ томъ весьма полезно заставлять матросовъ носить на животѣ набрюшники суконные, или фланелевые и необходимо побуждать

переодѣваться съ закатомъ солнца. Ночью носить фланелевыя фуфайки на тѣлѣ и оставаться въ нихъ во время сна, вахтенные же всю ночь должны быть въ суконной одеждѣ. Нѣкоторые врачи совѣтуютъ носить подъ тропиками фланелевыя фуфайки и днемъ. Касательно этого интересно будетъ имѣть отъ командировъ и врачей, по окончаніи кампаніи, точныя указанія. Надобно упомянуть, что преимущественный цвѣтъ для платья даже для шерстяныхъ рубахъ долженъ быть избираемъ бѣлый, или свѣтложелтый, потому что ткани сихъ цвѣтовъ не только не такъ скоро нагрѣваются отъ наружной теплоты, но и не такъ скоро охлаждаются и сверхъ того не въ такой мѣрѣ напитываются росою, вонючими испареніями и міазмами, какъ черныя и вообще темныя, не говоря о той выгодѣ, что бѣлый цвѣтъ самъ собою принуждаетъ къ чистотѣ и опрятности. Даже не лишнимъ будетъ упомянуть при этомъ случаѣ, что полезнѣе было бы самыя суда окрасить вмѣсто черной краски, свѣтлою.

3) Командѣ ежедневно позволять купаться утромъ по восходѣ солнца и вечеромъ до заката его и до ужина, или покрайней мѣрѣ разъ въ день. Купанья всякій разъ не должны быть продолжительны, а ограничиваться нѣсколько-кратнымъ погруженіемъ въ воду. Если судно въ ходу и командѣ купаться нельзя, то все таки позволить имъ ежедневно обливаться морской водою.

4) Обливанія эти, кромѣ общаго освѣженія тѣла, имѣютъ еще ту великую пользу, что уменьшаютъ жажду и потребность въ холодныхъ напиткахъ, слишкомъ изобильное употребленіе которыхъ, въ жаркихъ климатахъ, опасно. Чѣмъ больше пьютъ во время жаровъ, тѣмъ сильнѣе жажда и тѣмъ болѣе потѣютъ, а потъ разслабляетъ. По этому опытные врачи единогласно совѣтуютъ, самымъ умѣреннымъ образомъ употреблять воду и другіе напитки, особенно такъ называемые прохлаждающіе. Совѣтуютъ пить во время завтрака, обѣда и ужина, а въ промежуточное время воздерживаться отъ питья вовсе на томъ основаніи, что легче отказаться отъ вредной привычки, чѣмъ продолжать оную, въ умѣренномъ видѣ. Матросы послѣ усиленныхъ работъ не въ состояніи будутъ исполнить эту осторожность, а потому слѣдуетъ раздавать имъ питье въ такихъ случаяхъ по мѣркамъ, а еще лучше давать чай, кофе, или воду, съ примѣсью нѣсколько вина

или рому. Несоблюденіе этого правила влечетъ за собою впервые поносы, которые открываютъ дорогу и другимъ болѣзнямъ. (*)

Вообще должно пить не только мало, но и медленно и никогда не пить чистой воды безъ примѣси вина, или какого-либо аромата. Весьма полезно по этому часть винной порціи, которая въ чистомъ видѣ не представляетъ подъ тропиками особенной пользы и даже часто вредна, особенно на тощахъ, уменьшая аппетитъ и подавая поводъ къ ослабленію и разстройству пищеваренія,— употреблять на исправленіе воды, а другую часть сей порціи замѣнить, если это возможно, чаемъ или кофе. Тотъ и другой представляютъ отличные напитки въ жаркихъ климатахъ въ той же мѣрѣ, какъ и въ холодныхъ и едва ли обойдутся дороже водки. Кофе, или чай, съ прибавленіемъ небольшаго количества водки, или рома, будетъ лучшій напитокъ для кочегаровъ, нуждающихся въ питьѣ больше, чѣмъ прочіе чины.

5) Распредѣленіе команды къ занятіямъ требуетъ подъ тропиками особенной предосторожности. Не только надобно по возможности избѣгать изнуренія команды, но и предоставить случаи болѣе частаго покоя. Команда, если только обстоятельства позволятъ, должна быть раздѣлена на три вахты; при совмѣстномъ слѣдованіи всѣхъ судовъ эскадры не нужно строго придерживаться эскадренному порядку, для поддержанія котораго отъ матроса требуются усиленныя работы, а предоставить каждому судну нѣкоторую свободу въ слѣдованіи. Незанятыхъ вахтою людей, безъ крайней надобности, на верхъ не вызывать и вообще позволить имъ сонъ не только по ночамъ, но и днемъ, въ послѣднемъ случаѣ не продолжительно и не болѣе одного часа. Отдыхъ послѣобѣденный, отъ часу до двухъ примѣрно, есть въ этихъ климатахъ дѣйствительная потребность.

(*) Для офицеровъ хорошій напитокъ подъ тропиками, разумѣется тоже въ умѣренномъ количествѣ, такъ называемый Сангри: сахарная вода съ прибавленемъ небольшаго количества мадеры и порошка мушкатнаго орѣха. Послѣ трудныхъ работъ хорошее питье вино и портеръ, въ умѣренномъ количествѣ.

Лимонады и подобные имъ напитки, въ томъ числѣ и содовые порошки въ умѣренномъ количествѣ конечно невредны, но имѣютъ ту невыгоду, что прибавляютъ жажду и при излишнемъ употребленіи, вводя въ желудокъ много кислоты, вредятъ пищеваренію въ такой степени, что пьющіе ихъ въ скоромъ времени видимо начинаютъ худѣть.

Мы считаемъ излишнимъ распространяться о другой крайности холодныхъ температуръ сѣверныхъ климатовъ. По прибытіи къ мѣсту назначенія, командиры наши и врачи найдутъ въ этомъ отношеніи у товарищей своихъ на Амурѣ полныя указанія, основанныя на собственныхъ опытахъ.

VI. *Мѣры на случай появленія эпидемическихъ болѣзней.*

1) Судамъ нашимъ, по возможности слѣдуетъ избѣгать сообщенія съ берегами, извѣстными своими злокачественными испареніями, особенно въ то время года, когда испаренія эти на нихъ слишкомъ изобильны, или когда на нихъ вѣдомо господствуютъ эпидемическія болѣзни. Западный африканскій берегъ, острова: Мадагаскаръ, Суматра, Борнео и Антильскіе, получили въ этомъ отношеніи особенную извѣстность и они бываютъ опаснѣе, даже на нѣкоторомъ разстояніи отъ берега, во время тропическихъ дождей (зимы этихъ странъ), въ сухое же и жаркое время года они менѣе опасны. На этихъ и многихъ другихъ берегахъ, особенно опасны мѣста близъ устьевъ большихъ рѣкъ, гдѣ прѣсная вода сливается съ соленою. Если необходимость заставляетъ заходить къ таковымъ берегамъ и бросать якорь на этихъ рейдахъ, то должно, по возможности, выбирать для якорной стоянки пункты, находящіеся на вѣтрѣ береговыхъ испареній. Когда же предвидится продолжительное стояніе на якорѣ, то отъ времени до времени сниматься и выходить въ море, хотя на нѣсколько дней для провѣтриванія судна. Безъ надобности людей не отпускать на берегъ, по крайней мѣрѣ не надолго и не на ночь. Предосторожности эти особенно важны, когда какая нибудь эпидемія: желтая лихорадка, холера, тифъ, или просто перемежающаяся лихорадка, вѣдомо тамъ господствуетъ.

Но такъ какъ при многочисленныхъ другихъ обстоятельствахъ, напримѣръ, послѣ продолжительнаго плаванія, при расположеніи команды къ цынгѣ, при открывающихся на самомъ суднѣ заразительныхъ болѣзняхъ и т. д., благоразуміе требуетъ высаживать людей на берегъ, или дать имъ по крайней мѣрѣ возможность побывать на берегу, то командиры могутъ иногда находиться въ

весьма затруднительномъ положеніи, равно какъ и трудно давать впередъ на такіе случаи опредѣлительные совѣты. Здѣсь-то, благоразуміе и распорядительность командира и врача могутъ выказаться въ полномъ своемъ блескѣ, когда съумѣютъ изъ двухъ бѣдъ выбрать ту, которая по обстоятельствамъ менѣе вредна, стараясь дополнительными второстепенными мѣрами избавить людей отъ вредныхъ вліяній, которымъ неминуемо должны они подвергнуться въ томъ и другомъ случаѣ. Мы впрочемъ совѣтуемъ рѣшительно избѣгать береговъ, гдѣ господствуетъ желтая лихорадка, болѣзнь для людей и врачей нашихъ совершенно новая и по этому болѣе опасная.

Люди, отпускаемые на одинъ изъ упомянутыхъ береговъ и принужденные провести тамъ ночь, съ пользою могутъ принимать, какъ предохранительное средство, хининъ отъ 5 до 8-ми гранъ въ день. Само собою разумѣется, что люди эти должны брать съ собою суконную одежду и не спать на голой землѣ.

2) Когда опасная эпидемія (желтой или злокачественной перемежающейся лихорадки, тифа, кроваваго поноса, даже самой цынги) поражаетъ людей на самомъ суднѣ, и болѣе и болѣе распространяется, тогда самая лучшая мѣра для прекращенія эпидеміи состоитъ въ совершенномъ выводѣ людей на берегъ въ безопасное мѣсто и очищеніи судна тщательнымъ провѣтриваніемъ, омовеніемъ и даже окуркою хлоромъ (1) при закрытыхъ люкахъ, послѣ окурки же снова должно слѣдовать омовеніе и продолжительное провѣтриваніе. Послѣ такой очистки судна, полезно будетъ внутреннія части онаго выбѣлить негашенною известью. Въ весьма трудныхъ случаяхъ совершенная очистка судна не можетъ имѣть мѣста безъ предварительнаго выгруженія съ него не только всѣхъ припасовъ, но иногда даже балласта.

Если же въ самомъ несчастномъ случаѣ судно постигается эпидеміею среди моря, въ большомъ разстояніи отъ береговъ, то ничего не остается, какъ по возможности, изолировать центры заразы и людей больныхъ отъ здоровыхъ, наблюдая при томъ

(1) Хлоровый газъ всего легче и удобнѣе развивается изъ хорошей хлористой извести, когда къ кашеобразной смѣси ея съ водою прибавляютъ нѣкоторое количество сѣрной кислоты.

крайнюю чистоту, какъ въ содержаніи судна такъ и людей, и бдительно надзирать за состояніемъ здоровья каждаго матроса. Провѣтриваніе на суднѣ, по возможности, должно быть самое совершенное, внутреннія части судна могутъ быть обмываемы растворомъ хлористой извести. Но въ такихъ случаяхъ не слѣдуетъ выкачивать интрюмной воды болѣе, чѣмъ нужно для безопасности судна, особенно если долгое время она не была выкачиваема. Въ сихъ же затруднительныхъ случаяхъ весьма важно поддержаніе бодрости и спокойствія духа команды, которая не упадетъ духомъ, видя командира твердаго, спокойнаго и врача опытнаго, заботливаго, несуетливаго.

Сверхъ особо данной медикамъ инструкціи, обращается здѣсь вниманіе ихъ на совѣстливое внесеніе въ корабельный журналъ всего, что встрѣчается замѣчательнаго при отдаленномъ плаваніи. Изучать вліяніе разныхъ отдѣльныхъ частей судна, на здоровье помѣщающихся въ нихъ людей; равнымъ образомъ вліяніе разныхъ климатовъ, какъ въ отношеніи проявленія новыхъ болѣзней, такъ и въ отношеніи видоизмѣненій болѣзней уже извѣстныхъ; слѣдить съ особенною заботливостію, по тѣснотѣ пространства судна, за нитью эпидемическихъ и заразительныхъ недуговъ, за совпаденіемъ климатическихъ перемѣнъ съ характеромъ господствующихъ болѣзней,—таковы должны быть предметы изученія врачей, при отдаленныхъ плаваніяхъ. Желательно также, чтобы врачи занимались наблюденіемъ, если представится возможность, надъ болѣзнями туземныхъ жителей далекихъ странъ, способами леченія, врачебною топографіею пристаней, тѣмъ болѣе, что изъ подобныхъ данныхъ имѣетъ возникнуть *географическая и этнологическая патологія*, матеріалы которой еще далеко не собраны, а потому каждое подобное наблюденіе сохранитъ въ наукѣ трудъ и память о наблюдателѣ; наконецъ врачи, пользуясь случаями дальнихъ плаваній, не должны пренебрегать наблюденіями по части Естественной исторіи (Ботаники, Зоологіи, Минералогіи), которая ожидаетъ отъ нихъ сообщенія полезныхъ матеріаловъ для обогащенія науки.

Желательно, чтобы командиры судовъ и врачи, по окончаніи кампаніи, доставили свои замѣчанія и мнѣнія о пользѣ, или не пользѣ настоящихъ правилъ, возможности ихъ исполненія, дабы

указанія ихъ опытности могли служить впредь къ дополненію инструкцій для судовъ, отправляющихся въ дальнія плаванія.

B) ИНСТРУКЦІЯ

командующему отрядомъ судовъ, идущихъ къ берегамъ Амура, флигель-адъютанту 1 ранга Попову.

1) Вашему высокоблагородію ввѣряется отрядъ, состоящій изъ корветовъ: «Рында» и «Гриндень» и клипера «Опричникъ». По командованію симъ отрядомъ вы пользуетесь властію и правами, предоставленными Морскимъ Уставомъ флагману, отдѣльно командующему (раздѣлъ 2, глава 2-я, статьи 23 до 77), и по особому Высочайшему повелѣнію присвояются вамъ въ отношеніи къ преданію суду, права, предоставленныя 592 статьею 2 книги Свода Морскихъ Уголовныхъ Постановленій—начальнику отдѣльной дивизіи, т. е. разрѣшается вамъ, предавать суду лицъ ввѣреннаго вамъ отряда безъ всякаго различія званій и чина до полковника.

2) Ближайшему усмотрѣнію вашему предоставляется ввѣренный вамъ отрядъ вести къ мѣсту назначенія кругомъ мыса Доброй Надежды или мыса Горна, какъ признаете за лучшее.

3) Согласно назначенію отряда, вы должны стараться, сдѣлавъ возможно быстрый переходъ, привести суда къ мѣсту назначенія въ такомъ видѣ, чтобы они могли быть немедленно готовы на всякую дѣятельную службу. Имѣя постоянно въ виду эту цѣль, вы должны употреблять для перехода преимущественно паруса, пользуясь парами въ тѣхъ только случаяхъ, гдѣ употребленіе ихъ предстaвитъ несомнѣнную выгоду, для минованія опасныхъ мѣстъ или, значительно сокращая время, можетъ быть полезно въ въ прямомъ экономическомъ разсчетѣ; такъ напримѣръ, въ Зундѣ, Категатѣ, въ Англійскомъ каналѣ, въ проливахъ и узкостяхъ вообще, при выходѣ изъ портовъ, при переходѣ штилевой полосы у экватора и другихъ случаяхъ по вашему усмотрѣнію.

4) По снятіи съ Кронштадтскаго рейда, предоставляется вамъ, соображаясь съ обстоятельствами и удобствами, вести по назначенію весь отрядъ совокупно, или отдѣльно, назначая судамъ пункты для рандеву.

5) Сообразно съ цѣлію вашего плаванія, вы имѣете заходить въ порты только въ тѣхъ случаяхъ, когда признаете это необходимымъ.

6) Во время плаванія вы должны стараться испытать суда во всѣхъ отношеніяхъ, и при каждомъ удобномъ случаѣ, вы имѣете доносить Морскому Министерству подробно обо всѣхъ обстоятельствахъ плаванія, въ крайнемъ же случаѣ можете употребить электрическій телеграфъ.

7) О предстоящемъ ввѣренному вамъ отряду плаваніи, поставлены въ извѣстность иностранные агенты наши, къ которымъ вы можете обращаться въ случаѣ надобностей или какихъ либо затрудненій, ожидая полнаго ихъ содѣйствія.

8) Во время плаванія отряда, вы имѣете вести подробный историческій журналъ, записывая въ оный всѣ обстоятельства плаванія, а также замѣчанія ваши относительно улучшеній на иностранныхъ судахъ и въ портахъ. Подробные журналы должно вести командирамъ судовъ ввѣреннаго вамъ отряда, по каждому судну отдѣльно. По прибытіи же къ мѣсту назначенія, вы должны представить всѣ эти журналы въ подлинникѣ, но только при вѣрномъ случаѣ.

9) Отъ Гидрографическаго департамента будутъ отпущены вамъ бланки для веденія метеорологическихъ наблюденій. по методѣ лейтенанта Мори, а также карты вѣтровъ, теченій и проч. съ наставленіемъ къ нимъ того же лейтенанта Мори. Въ плаваніи вашемъ вы должны сообразоваться съ указаніями на этихъ картахъ.

10) Независимо отъ этого, вы должны руководствоваться инструкціями, данными въ 1857 году, отъ Морскаго Ученаго и Кораблестроительнаго Техническаго Комитетовъ и Медицинскаго Департамента капитану 1 ранга (нынѣ контръ-адмиралъ) Кузнецову, и отпечатанными въ Морскомъ Сборникѣ за октябрь мѣсяцъ того года.

11) Инструкцію эту вполнѣ, или извлеченіи изъ нея, вы можете

сообщить отъ себя командирамъ судовъ ввѣреннаго вамъ отряда, дополнивъ ее собственными наставленіями, если вы признаете нужнымъ это сдѣлать.

12) Само собою разумѣется, что вашему высокоблагородію предоставляется дѣйствовать вообще по усмотрѣнію вашему, соображаясь съ обстоятельствами и не стѣсняясь строго предѣлами этой инструкціи.

Подписали: Генералъ-Адмиралъ «Константинъ» и директоръ Инспекторскаго Департамента Морскаго Министерства *Н. Краббе*.

« 19 » іюня 1858 года.

С) ИНСТРУКЦІЯ

Свиты Его Величества контръ-адмиралу Попову.

по медицинской части.

По случаю продстоящаго отправленія вашего во второе кругосвѣтное плаваніе, я считаю долгомъ сообщить вашему превосходительству нѣкоторые взгляды, вопросы и желанія, исполненіе которыхъ могло-бы съ одной стороны принести пользу ввѣреннымъ вамъ командамъ, съ другой же стороны обогатить наши свѣдѣнія о приморскихъ заграничныхъ мѣстахъ и портахъ.

Ссылаясь на сообщенныя вамъ предъ отправленіемъ вашимъ съ эскадрою 1858 года общія инструкція по медицинской части, которыя и нынѣ остаются въ своей силѣ (инструкція 1858 года при семъ препровождается, другая же напечатана въ Морскомъ Сборникѣ 1860 года № 6, стр. 13-я), я на этотъ разъ ограничиваюсь слѣдующими частными пунктами:

1) Въ прошедшее плаваніе вы посѣтили много мѣстъ, доселѣ мало извѣстныхъ русскимъ плавателямъ; весьма желательно, чтобы обстоятельства вамъ позволили, по возможности, побывать въ новыхъ еще мѣстахъ и этимъ дополнить списокъ мѣстъ полез-

ными замѣчаніями о мѣстныхъ условіяхъ каждого порта и берега.

Врачи ввѣренной вашему превосходительству эскадры, въ особенности старшій изъ нихъ, доставившій намъ уже по первому плаванію весьма хорошій и замѣчательный отчетъ,—надѣюсь не упустятъ изъ виду заниматься и нынѣ прилежнымъ собираніемъ интересныхъ медицинскихъ свѣдѣній, особенно въ медико-топографическомъ и гигіеническомъ отношеніяхъ.

2) Въ числѣ разныхъ другихъ свѣдѣній желательно было бы получить подробныя указанія, въ какихъ портахъ могутъ быть пріобрѣтены особенно выгодно для дальнѣйшаго плаванія, какого качества и за какую цѣну, разные съѣстные и питейные припасы, какъ то: свѣжее мясо, сухари, зелень, вино, ромъ, кофе, лимоны, или лимоннаго консерва, другихъ консервовъ и проч. Признаете ли возможнымъ, безъ особыхъ новыхъ издержекъ для казны, введеніе по крайней мѣрѣ для заграничныхъ плаваній, общаго для всѣхъ матросовъ употребленія кофе, замѣнивъ имъ половину отпускаемой обыкновенной винной порціи или же недавно разрѣшенный чай и не будетъ ли кофе, полезнѣе сего послѣдняго.

Какого вы мнѣнія о консервахъ разнаго рода и которые изъ нихъ предпочтительно, по вашему мнѣнію, должны быть заготовляемы для судовъ? сообщаю при этомъ случаѣ недавно полученный адресъ парижской фабрики консервовъ: Rue de l'Ingénieurs № 38 Paris.

Не найдете ли удобнымъ и полезнымъ, въ видахъ разнообразія продовольствія матросовъ, приготовлять на судахъ пиво изъ зерноваго солода, по способу изложенному въ морской гигіенѣ Фонсагрива (русск. перев. кн. 5, стр. 682).

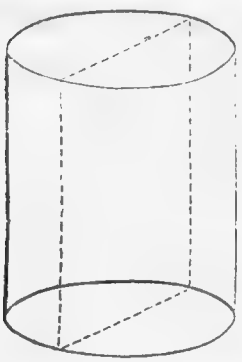
Не признаете ли возможнымъ пріобрѣтать въ Англіи и испытывать во время плаванія, извѣстный мореплавателямъ противуцынготный препаратъ соленыхъ листьевъ ложечной травы, (Cochlearia officinalis).

Если собственно на эскадрѣ вашей случаевъ цынги и не предвидится и для предотвращенія этой болѣзни вы обладаете другими болѣе надежными средствами, то сказанный препаратъ, заготовленный въ достаточномъ для надлежащаго испытанія количествѣ, могъ бы быть переданъ главному доктору морскаго

госпиталя въ Николаевскомъ посту, съ обязательствомъ, по испытаніи онаго, сообщить мнѣ полученные результаты.

3) Нынѣ возбужденъ вопросъ о необходимости снабжать матросовъ, кромѣ полотняныхъ и фланелевыхъ рубахъ, еще вязанными бумажными (или бумажными пополамъ съ шерстью) фуфайками, надѣваемыми на голое тѣло вобтяжку. Фуфайки эти увѣряютъ—весьма полезны для предохраненія людей отъ простуды обыкновеннѣйшей причины заболѣваній на суднѣ. Какого вы мнѣнія объ этомъ предметѣ и составляютъ ли фуфайки эти дѣйствительную необходимость, не будучи замѣнимы даже фланелевыми рубашками?

4) Въ прошломъ году извѣстенъ сталъ новый способъ вентиляціи, отличающійся крайнею простотою устройства. Это воздухопроводная труба, раздѣленная на два или на 4 отдѣла или хода, посредствомъ сплошной, съ верху до самаго низу трубы, перегородки. Пишутъ, что въ устроенныхъ такимъ образомъ трубахъ непосредственно и безъ искуственныхъ механическихъ аппаратовъ установляется двоякое теченіе воздуха, одно сверху внизъ, другое въ обратномъ направленіи, тогда какъ въ обыкновенныхъ простыхъ трубахъ достаточное теченіе воздуха можетъ быть поддержано только при выгодныхъ внѣшнихъ условіяхъ, при помощи вѣтра, топки и т. под.



Весьма желательно, чтобы примѣнимость этого способа вентиляціи къ судамъ, и къ виндзейлямъ была испытана надлежащимъ образомъ. Сверхъ того предстоитъ рѣшеніе вопроса, какого рода раздѣленіе представляетъ наиболѣе выгодъ, на 2 или на 4 отдѣла и какой требуется діаметръ трубы въ отношеніи къ провѣтриваемомъ пространству.

5) Почти на всѣхъ нашихъ судахъ, возвращавшихся въ послѣдніе годы изъ заграничнаго плаванія, значительная часть команды заражалась во время пути, сифилисомъ; на нѣкоторыхъ судахъ число таковыхъ составило половину всѣхъ заболѣвшихъ—фактъ весьма печальный и неблаговидный, если принять во вниманіе, что отъ воли каждаго зависитъ или подвергаться опасности зараженія, или избѣгать оной. По имѣющимся въ виду свѣдѣніямъ,

въ настоящее время всѣ посѣщаемые нашими плавателями заграничные порты сильно заражены этимъ тлетворнымъ недугомъ, а въ особенности порты японскіе и китайскіе и, къ несчастію, зараза пріобрѣтаетъ новыя силы и принимаетъ необыкновенныя, особенно злокачественныя формы, именно, при зараженіи въ иностранныхъ портахъ, отъ сообщенія съ иноплеменными женщинами, не говоря уже о томъ, что болѣзнь эта вообще, даже во многихъ туземныхъ формахъ, всегда поражаетъ организмъ весьма сильно, излечивается медленно и только помощію сильно дѣйствующихъ средствъ, и ко всему этому весьма нерѣдко оставляетъ слѣды на всю будущую жизнь, общее изнеможеніе и сильное предрасположеніе ко многимъ другимъ болѣзнямъ. Если бы каждый офицеръ (и изъ нихъ многіе заражались и возвращались сюда въ бѣдственномъ положеніи) и каждый матросъ былъ проникнутъ сознаніемъ этой истины,—и я полагаю, что $^3/_4$ ихъ способны и довольно развиты нравственно, чтобы понимать ее,—то заболѣванія эти были бы далеко рѣже, ибо каждый разумный человѣкъ самъ бы себя берегъ такъ, какъ нынѣ умѣютъ беречься командиры, старшіе офицеры и даже хорошіе унтеръ-офицеры,—единственно только благоразумнымъ и возможнымъ для каждаго человѣка воздержаніемъ. *Первая* необходимая *мѣра* по этому распространеніе между командою надлежащихъ понятій объ этой болѣзни и объ особенной опасности ея въ иностранныхъ портахъ, въ которыхъ стекаются разно: племенные люди, смѣшеніемъ своимъ придающіе сифилитической болѣзни особенную силу.

Второю мѣрою со стороны командира должно быть развлеченіе и занятіе людей другими предметами. Прогулка на берегу внѣ городовъ и особенно подальше отъ кабаковъ, и неиначе, какъ партіями и въ сопровожденіи офицера; для нужныхъ сообщеній съ населенными мѣстами употребленіе наемныхъ гребныхъ судовъ; игры, особенно гимнастическія, танцы, маскерады, музыка какъ на суднѣ, такъ и на берегу, наконецъ, занятія умственныя, обученіе грамотѣ въ свободные часы и т. п. Вотъ главнѣйшія средства ослаблять въ командахъ половое побужденіе и предохранять людей, при береговыхъ стоянкахъ, отъ соблазна непотребныхъ женщинъ. Благоразуміе и распорядительность командира, мнѣ кажется, могутъ выказаться вполнѣ въ умѣніи пользоваться

ими для блага своихъ подчиненныхъ. Если напротивъ кому нибудь совѣты эти покажутся утопіями, не сбыточными въ исполненіи, не практичными,—хотя по моему мнѣнію они то именно самые практичные, потому что единственно вѣрные, (*) то для немогущихъ одолѣть чувственнаго побужденія прибавляю еще нѣкоторые совѣты и способы предохраненія отъ заразы, впрочемъ гораздо меньшаго достоинства и за надежность которыхъ я далеко не ручаюсь, хотя они рекомендуются во многихъ медицинскихъ сочиненіяхъ и конечно иногда могутъ быть полезны.

Командирамъ совѣтуютъ распоряжаться, чтобы отъ времени до времени на судно допускаемы были публичныя женщины, предварительно освидѣтельствованныя, или отпускать людей въ публичные дома, о совершенной безопасности коихъ получены достовѣрныя свѣдѣнія. Удостовѣреніе въ этомъ должно быть предоставлено самимъ врачамъ судна, которыя для этого случая непремѣнно должны быть снабжены маточными зеркальцами. Людямъ, отпускаемымъ въ такія мѣста совѣтуютъ, предъ совокупленіемъ, смачивать дѣторолныя части чѣмъ нибудь вяжущимъ, отваромъ дубовой коры, или краснымъ виномъ, а непосредственно по совершеніи акта, обмывать ихъ весьма тщательно въ особенности въ складкахъ кожи, слабымъ водянымъ растворомъ хлористо-кислаго натра или хлористой извести, или ѣдкаго кали, или амміака, или же просто хорошимъ мыломъ.

Изъ сказанныхъ средствъ наиболѣе рекомендуется жидкость Лабарака; по моему мнѣнію всѣ эти средства хороши, если употребляются надлежащимъ образомъ и гораздо менѣе важенъ выборъ того или другаго, чѣмъ неотложное и тщательное употребленіе его непосредственно послѣ совокупленія. Разгульно проведенное съ женщинами продолжительное время и цѣлыя ночи конечно не допускаютъ надлежащаго употребленія подобныхъ средствъ, которыя отъ исполнителей прежде всего

(*) За исключеніемъ конечно еще болѣе вѣрнаго способа, состоящаго въ томъ чтобы не пускать людей вовсе на берегъ, что конечно очень просто и легко исполнимо, но вредно въ другихъ отношеніяхъ и противно одному изъ первыхъ правилъ хорошей судовой гигіены, предоставляющему людямъ, при каждой возможности, право пользоваться по очереди благотворнымъ вліяніемъ здороваго берега.

также требуютъ благоразумія. На всякій случай, я повторяю сказанное уже въ первой инструкціи, что послѣ всякаго подозрительнаго спуска людей на берегъ, возвратившіеся люди должны подлежать медицинскому осмотру нѣсколько дней сряду до совершеннаго удостовѣренія въ незараженіи ихъ, дабы врачи при появленіи первыхъ признаковъ болѣзни тотчасъ же могли предпринимать соотвѣтствующія средства, которыя иногда могутъ (но далеко не всееда) предотвратить дальнѣйшее развитіе болѣзни.

6) Въ заключеніе этихъ замѣтокъ, которыя прошу ваше превосходительство принять столько же снисходительно какъ изложены онѣ съ чистымъ намѣреніемъ принести пользу, я покорнѣйше прошу васъ, по возвращеніи въ Россію, сообщить мнѣ по предметамъ, здѣсь изложеннымъ ваши заключенія и взгляды, которые непремѣнно послужатъ драгоцѣнными данными для будущихъ руководствъ командирамъ, отправляющимся въ дальнѣе плаваніе и полезными дополненіями къ изданнымъ доселѣ инструкціямъ.

Подписалъ: Флота-Генералъ-Штабъ-Докторъ *Розенбергеръ*.

11 сентября 1861 г.

Программа вопросовъ, по артиллерійской части, по которымъ было бы полезно имѣть отъ гг. командировъ судовъ, отправляющихся въ заграничное плаваніе, свѣдѣнія о сдѣланныхъ ими замѣчаніяхъ.

1) Соотвѣтствуютъ ли орудія рангу судна, какъ въ отношеніи числа и калибра, такъ равно и размѣщенія оныхъ по батареямъ, не вредятъ ли они мореходнымъ качествамъ судна, а самое управленіе орудіями, зависящее отъ ихъ конструкціи и вѣса, при имѣемыхъ судномъ средствахъ, не представляетъ ли какихъ-либо затрудненій или неудобствъ.

2) Не замѣчается ли въ системѣ пушечныхъ станковъ какихъ-либо неудобствъ, или недостатковъ, какъ при дѣйствіи на нихъ

изъ орудій, такъ и во время крѣпленія оныхъ; какія части станковъ необходимо имѣть на судахъ въ запасѣ и по скольку.

3) Отпускаемая на суда принадлежность къ орудіямъ, а равно орудійный такелажъ, выполняютъ ли цѣль своего назначенія и не требуютъ ли по устройству и отработкѣ какихъ-либо измѣненій, или усовершенствованій; достаточенъ ли комплектъ отпускаемыхъ на суда всѣхъ вообще вещей; а также нѣтъ ли чего нибудь лишняго, ненужнаго.

4) Могутъ ли суда, отправляющіяся въ заграничное плаваніе, имѣть тотъ запасъ зарядовъ и снарядовъ, который на эти суда, по исключительной цѣли ихъ плаванія, отпускается въ большемъ размѣрѣ противъ обыкновеннаго.

5) При отпускѣ на суда различной величены зарядовъ для одного и того же калибра орудій не представляется ли затрудненій и замѣшательствъ при подачѣ во время боя. изъ крюйтъ-камеръ картузовъ.

6) Соотвѣтствуетъ ли цѣли своего назначенія мѣдные пороховые ящики, т. е. хорошо ли сберегается находящійся въ нихъ порохъ въ картузахъ, при продолжительномъ плаваніи судовъ, въ разныхъ рѣдко-измѣняющихся климатахъ.

7) Не замѣчается ли въ отпускаемыхъ на суда лабораторныхъ издѣліяхъ, какъ-то: фальшфейерахъ, ударныхъ скорострѣльныхъ трубкахъ, бомбовыхъ и гранатныхъ и въ снаряженіи самыхъ разрывныхъ снарядовъ, какихъ либо недостатковъ, зависѣвшихъ отъ небрежнаго изготовленія оныхъ, или отъ несовершенства самыхъ вещей; а на тѣхъ судахъ, на которыя были отпущены ударныя бомбовыя и гранатныя трубки системы Шмидта не было ли сдѣлано надъ ними какихъ-либо наблюденій и изслѣдованій, при чемъ въ особенности не было ли замѣчено вреднодѣйствующихъ климатическихъ вліяній на составъ этихъ трубокъ; а равно удовлетворяетъ ли дѣйствительнымъ потребностямъ существующее нынѣ комплектованіе судовъ всѣми вообще лабораторными издѣліями и достаточенъ ли комплектъ отпускаемой на суда самой принадлежности, полагающейся для дѣланія сигналовъ.

8) Соотвѣтствуютъ ли цѣли своего назначенія, по устройству и качеству, всѣ прочія вещи, матеріалы и припасы, коими снабжаются, по артиллерійской части, суда отправляющіяся въ загра-

ничное плаваніе, не оказывается ли въ нихъ недостатка или излишества, не обнаруживается ли потребность въ какихъ-либо предметахъ, вовсе невошедшихъ въ артиллерійскія комплектаціи этихъ судовъ, или не оказываются ли какія вещи вовсе безполезными.

9) На тѣхъ судахъ, на кои, для вооруженія барказовъ, были отпущены $^1/_4$ *пуд. полевые единороги* на особо устроенныхъ *станкахъ*, а для дѣйствія изъ этихъ орудій кромѣ обыкновенныхъ гранатъ *еще шрапнелевыя гранаты*, а равно и на всѣхъ судахъ, кои были снабжаемы *боевыми ракетами* $2^1/_2$ *дюйм., гранатами и 4-хъ дюйм.—зажигательными*; не было ли сдѣлано замѣчаній и изслѣдованій: а) въ отношеніи удобства дѣйствія съ барказовъ $^1/_4$ пуд. единорогами на ихъ станкахъ и дѣйствительности самой стрѣльбы изъ этихъ орудій; б) въ какой мѣрѣ можно ожидать пользы отъ введенія шрапнелевыхъ гранатъ для дѣйствія со шлюпокъ; в) могутъ ли боевыя ракеты, и при какихъ именно обстоятельствахъ, замѣнить или дополнить дѣйствія артиллеріи гребныхъ судовъ, въ отношеніи правильности полета при мѣтаніи ракетъ; а равно объ удобствѣ и прочности устроенныхъ для нихъ станковъ; д) будутъ ли годны къ употребленію боевыя ракеты, послѣ продолжительнаго храненія ихъ на судахъ плававшихъ въ разныхъ рѣзко-варьирующихъ климатахъ; и не было ли уже обнаружено измѣненіе въ свойствахъ состава оныхъ, послѣ годоваго плаванія судовъ,—при этомъ не вмѣнялось ли какихъ либо особыхъ мѣръ, кои полезно было бы принять для лучшаго сбереженія боевыхъ ракетъ на судахъ, и е) въ какой мѣрѣ слѣдуетъ укомплектовать суда боевыми ракетами, должно ли ихъ отпускать соотвѣтственно рангу судовъ, или цѣли предназначаемаго для нихъ плаванія.

10) Кромѣ всѣхъ предметовъ, исчисленныхъ въ вышеизложенныхъ пунктахъ, представлять въ отчетахъ также замѣчанія о всѣхъ другихъ недостаткахъ и требующихся усовершенствованіяхъ и пополненіяхъ, по артиллерійской части, на военныхъ судахъ нашего флота, отправляющихся на продолжительное плаваніе отъ нашихъ портовъ.

11) Для изысканія мѣръ къ правильному и быстрому управленію артиллеріею на судахъ было бы полезно представить свѣдѣнія: по прошествіи какаго времени артиллерія послѣ пробитія

тревоги, будучи закрѣплена по походному, могла открывать огонь какъ изъ орудій бортовыхъ и съ дѣйствующихъ со штыровъ; въ какой промежутокъ времени производились выстрѣлы изъ бортоваго орудія, при дѣйствіи на одинъ бортъ и на оба борта, а равно и изъ дѣйствующихъ на поворотныхъ платформахъ. По прошествіи какого времени послѣ сдѣланнаго сигнала, были готовы къ дѣйствію абордажныя партіи. Во время тревоги и вызова абордажныхъ партій, не было ли замѣчено замѣшательствъ или замедленій при подачѣ картузовъ и снарядовъ, а равно и при разборкѣ абордажнаго оружія, отъ какихъ причинъ могло это происходить и какія полезно принять въ отвращеніе мѣры.

12) Встрѣчаясь съ военными судами иностранныхъ флотовъ, было бы полезно сообщать свѣдѣнія объ усовершенствованіяхъ или различіяхъ въ предметахъ снабженія по артиллерійской части, какія будутъ замѣчены на военныхъ судахъ другихъ морскихъ державъ; при чемъ главнѣйше стараться обратить вниманіе на нижеслѣдующее: а) на какіе ранги судовъ, въ иностранныхъ флотахъ, какая ставится артиллерія и порядокъ размѣщенія оной на самыхъ судахъ по батареямъ, и не уступаютъ ли наши суда въ боевой своей силѣ, соотвѣтственно ранга, судамъ другихъ морскихъ державъ; б) какою артиллеріею принято у нихъ вооружать винтовыя канонирскія лодки, бомбарды и плавучія батареи; г) какихъ калибровъ орудія ставятся на гребныя суда, состоящія въ комплектѣ вооруженія военныхъ судовъ; д) не имѣется ли у нихъ особаго рода орудій для дессантныхъ дѣйствій, и если есть, то какого устройства дѣлаются къ нимъ лафеты; е) какихъ системъ приняты станки, на которыхъ располагаются въ иностранныхъ флотахъ всѣ эти орудія на судахъ; ж) какого рода оружіемъ снабжаются у нихъ военныя суда, на предметъ абордажныхъ дѣйствій; распредѣленіе этого оружія при вооруженіи ими судовыхъ командъ; способы употребленія, сбереженія и размѣщенія онаго на судахъ, з) какія существуютъ у нихъ положенія по снабженію военныхъ судовъ боевыми припасами, изъяснивъ притомъ, по сколько зарядовъ (полныхъ и уменьшенныхъ) и снарядовъ (сплошныхъ и разрывныхъ) принято у нихъ отпускать на каждое орудіе; і) обратить вниманіе на устройство крюйтъ-камеръ и бомбовыхъ погребовъ на

винтовыхъ судахъ другихъ морскихъ державъ, а равно и самыхъ пороховыхъ ящиковъ; на удобство размѣщенія сихъ послѣднихъ въ крюйтъ-камерахъ, а разрывныхъ снарядовъ въ погребахъ, въ отношеніи скорой подачи во время боя зарядовъ и снарядовъ; к) полагается ли у нихъ съ кораблей стрѣльба каленными ядрами и какіе имѣются способы, на винтовыхъ судахъ, для каленія и подноски къ орудіямъ ядеръ; л) какія введены на иностранныхъ флотахъ улучшенія по части пиротехніи, стараясь въ особенности пріобрѣсти свѣдѣнія по слѣдующимъ предметамъ: какія имѣются у нихъ приспособленія къ пустотѣлымъ снарядамъ, кои бы всегда воспламенялись при первомъ ударѣ въ предметы; употребляются ли тамъ бранскугели или другіе значительные снаряды, и въ такомъ случаѣ обратить вниманіе на продолжительность времени горѣнія состава въ этихъ снарядахъ; какіе составы приняты у нихъ для фальшфейеровъ, употребляемыхъ при ночныхъ сигналахъ, какихъ цвѣтовъ и блеска огня даютъ эти составы, какой способъ примѣненъ у нихъ для освѣщенія спасительныхъ буевъ при бросаніи ихъ въ ночное время, и если способъ этотъ удовлетворителенъ, то стараться пріобрѣсти подробное описаніе онаго и чертежи; посредствомъ какихъ средствъ и приспособленій производится у нихъ воспламененіе зарядовъ въ орудіяхъ и разрывныхъ зарядовъ въ пустотѣлыхъ снарядахъ; м) такъ какъ вопросъ о нарѣзныхъ орудіяхъ представляетъ современную важность, то стараться пріобрѣтать свѣдѣнія о всѣхъ изслѣдованіяхъ и предположеніяхъ по этому предмету въ иностранныхъ флотахъ, и н) кромѣ всѣхъ свѣдѣній указываемыхъ здѣсь, сообщать и прочіе факты заслуживающіе вниманія по части артиллеріи, и вообще всѣ тѣ данныя, которыя сколько бы нибудь могли споспѣшествовать тому, чтобы боевую силу нашего флота поставить выше того уровня, на которомъ она находится въ другихъ морскихъ державахъ.

Подписали: Генералъ-маіоръ *Терентьевъ* и капитанъ *Яновскій.*

Сентябрь 1861 г.

D) ИНСТРУКЦІЯ

командирамъ судовъ отправляющихся въ Восточный океанъ и Средиземное море.

ПО КОРАБЛЕСТРОИТЕЛЬНОЙ ЧАСТИ.

1) Всѣ вообще суда снабжаются по судовой и машинной частямъ на основаніи штата 1840 г. и особаго положенія для дѣйствія машинъ,—но штатъ составленъ въ то время, когда существовали одни только парусныя суда, и примѣнить его къ существующимъ нынѣ паровымъ, въ нѣкоторыхъ случаяхъ невозможно. Съ введеніемъ винтоваго двигателя суда флота, сохранивъ тѣже подраздѣленія: корабля, фрегата, корвета и проч., размѣрами корпусовъ увеличились весьма значительно; отъ сего однихъ предметовъ, которыхъ было достаточно для парусныхъ судовъ, для винтовыхъ приходится отпускать почти вдвое, какъ напримѣръ: красочныхъ матеріаловъ, освѣтительныхъ и проч. Напротивъ того предметы снабженія, относящіеся до вооруженія какъ то: парусина, такелажъ, смола, сало и проч., положенные штатомъ для парусныхъ судовъ, должны быть, при отпускѣ на винтовыя уменьшены, потому что паровыя суда употребляютъ паруса большею частію только при попутныхъ вѣтрахъ, что́ сохраняя рангоутъ и вооруженіе отъ поврежденій, само собою сокращаетъ и количество ремонта оныхъ.

Въ видахъ этихъ постоянный присмотръ за дѣйствительнымъ расходомъ матеріаловъ, во время продолжительныхъ плаваній нашихъ судовъ въ заграничныхъ водахъ, могъ бы дать вѣрныя цифры къ снабженію ихъ на будущее время и обогатилъ бы Морское вѣдомство данными къ составленію новаго штата, такъ необходимаго при настоящемъ преобразованіи флота. Для достиженія сего Кораблестроительный департаментъ признаетъ необходимымъ вмѣнить въ обязанность командировъ наблюдать дѣйствительный расходъ матеріаловъ, припасовъ и вещей, отпускаемыхъ на суда по машинной и судовой частямъ.

2) Не менѣе полезно было бы если бы командиры, при посѣщеніи различныхъ иностранныхъ портовъ сообщали свѣдѣнія: а) какіе предметы выгоднѣе пріобрѣтать за границею и по какимъ именно цѣнамъ, напримѣръ наше мыло по отзыву нѣкоторыхъ г. г. офицеровъ, дурно мылится морскою водою, тогда какъ за границею изобрѣтенъ особый родъ мыла, который и морскою водою мылится весьма хорошо, и б) откуда и чрезъ посредство какихъ лицъ или компаній иностранныя адмиралтейства пріобрѣтаютъ для себя лѣса и по какимъ цѣнамъ, потому, что съ 1860 г. на постройку судовъ будутъ заготовляться дорогіе заграничные лѣса.

3) При отправленіи командировъ за границу снабжаются они отъ Кронштадтскаго порта всѣми матеріалами, припасами и вещами, построеными въ запасъ по судовому положенію на годовую кампанію и сверхъ того, отъ Кораблестроительнаго департамента выдается кредитивъ для экстренныхъ расходовъ по кораблестроительной части на примѣрную сумму, опредѣленную по смѣтѣ.

Получая деньги по выданному кредитиву, частями, по мѣрѣ надобности въ заграничныхъ портахъ, отъ мѣстныхъ банкировъ, командиръ долженъ употреблять суммы соотвѣтственно назначенію ихъ по кредитиву, выданному изъ Кораблестроительнаго департамента на предметы исключительно относящіеся до сего департамента, какъ-то: для исправленія поврежденій судна оказавшихся на переходѣ его до мѣста назначенія, для пріобрѣтенія какихъ-либо вещей и матеріаловъ также относящихся къ вѣденію сего департамента, при чемъ должны быть составляемы подробные счеты на что́ именно деньги израсходованы; самый расходъ матеріаловъ и припасовъ, пріобрѣтаемыхъ на эти суммы производить не превышая мѣры употребленія оныхъ опредѣленной по штату. Изъ производящейся переписки по заграничнымъ расходамъ видно, что г. г. командиры судовъ, имѣя кредитивы для экстренныхъ только надобностей по части сего департамента, производятъ исправленія судовъ и дѣлаютъ покупки матеріаловъ за границею, не на наличныя деньги, а въ долгъ и за тѣмъ долги эти чрезъ консуловъ обращаютъ на Морское Министерство или на Департаментъ, вовлекая его въ продожительную переписку и поставляя въ затрудненіе къ уплатѣ сдѣланныхъ ими сверхъ-смѣтныхъ

расходовъ изъ другихъ источниковъ, не говоря уже объ излишнихъ на это издержкахъ, происходящихъ отъ банкирскихъ расходовъ, для удовлетворенія которыхъ суммъ по смѣтѣ не ассигнуется.

4) Вмѣстѣ съ тѣмъ замѣчено, что командиры судовъ, получивъ въ Россіи на годовую кампанію въ натурѣ все слѣдуемое какъ по шкиперской части, такъ и по механизму, употребляютъ заграницею матеріалы, хотя и на тѣже самыя надобности, но преждевременно, несогласно съ пропорціею, опредѣленною по штату на извѣстный періодъ времени. Конечно, излишній расходъ обнаруживается контрольною ревизіею, но какъ это оказывается послѣ уже представленія книгъ, не ранѣе какъ чрезъ полгода, а иногда и болѣе, то весьма было бы полезно обязать командировъ не производить экстренныхъ расходовъ заграницею въ долгъ, а непремѣнно изъ кредитива, и только на тѣ предметы, которые ему по какому либо случаю не были отпущены отъ порта или не были имъ взяты по недостатку помѣщенія на суднѣ, и если возможно, то чтобы они увѣдомляли Департаментъ періодически, во время ихъ плаванія: какіе расходы ими произведены, на что́ именно и по какому случаю. Мѣра эта дала бы возможность Департаменту своевременно знать о сверхъ-смѣтныхъ издержкахъ, какъ въ деньгахъ, такъ и матеріалахъ, и слѣдить за тѣмъ, какою суммою командиръ судна еще располагаетъ по кредитиву и не нуждается ли въ дополнительныхъ ассигновкахъ суммъ и высылкѣ кредитивовъ.

5) Расходы изъ кредитивовъ по Кораблестроительному департаменту дѣлаются не столько для исправленія случающихся на суднѣ поврежденій, вслѣдствіе крѣпкаго вѣтра выдержаннаго въ морѣ, или для улучшеній по судну съ цѣлью чисто военно-морскою, сколько для удобствъ командирскаго помѣщенія, украшеній во внутреннемъ расположеніи каютъ и покупкою для сего ковровъ и клеенокъ, въ передѣлкѣ столярства, какъ напримѣръ замѣна дубоваго трапа, — трапомъ краснаго дерева и т. п., что́ ясно выказываетъ не необходимость расхода, но безполезную, на мелочномъ тщеславіи основанную трату казенной собственности. Съ цѣлію устраненія таковаго вреднаго направленія въ расходованіи казенныхъ суммъ было бы полезно обязать командировъ помѣщать

*

въ своихъ отчетахъ подробно обо всѣхъ издержкахъ казенныхъ суммъ, какія сдѣланы ими въ иностранныхъ портахъ.

и 6) Слѣдуетъ вмѣнить въ обязанность командирамъ разводить пары только въ самыхъ необходимыхъ случаяхъ, о которыхъ всегда прописывать въ шканечныхъ журналахъ; также показывать и въ отчетѣ, ибо нѣкоторыя изъ судовъ нашихъ, плавая въ европейскихъ моряхъ въ продолженіе годичной кампаніи, едва нѣсколько разъ ставили паруса, предпочитая за лучшее (не смотря на весьма значительныя издержки) ходить постоянно подъ парами.

Подписали: Директоръ контръ-адмиралъ *Воеводскій* и исправ. должн. дѣлопроизводителя *Мессъ*.

7 Сентября 1860 г.

Е) ИНСТРУКЦІЯ

командиру фрегата „Дмитрій Донской".

Назначая ввѣренный вамъ фрегатъ, для плаванія съ гардемаринами и кондукторами, морское начальство имѣетъ въ виду, что гардемарины послѣдняго выпуска почти не имѣли никакого приготовленія къ практической морской службѣ, и слѣдовательно нужно начать обученіе ихъ съ начальныхъ пріемовъ, т. е. съ матроскаго дѣла.

Для этого вамъ придется росписать ихъ по марсамъ—сначала по разнымъ, чтобы они присмотрѣлись къ дѣлу, работая на ряду съ матросами, а послѣ вѣроятно вы найдете болѣе удобнымъ росписать всѣхъ на одинъ изъ марсовъ, на коемъ преимущественно и обучать ихъ.

Предположивъ, что вы назначали имъ крюйсель, вы можете раздѣлить ихъ на двѣ очереди, такъ что каждая очередь составитъ полныя двѣ крюйсельныя вахты. По этому расчёту, у васъ гардемарины могутъ составить четыре крюйсельныя вахты. Изъ

каждой вахты вы отдѣлите по одному или по два гардемарина для вахты штурманской, чтобы бросать лагъ, прописывать журналъ и вообще выполнять все то, что требуется отъ штурманскаго кадета; по одному или по два—точно также отдѣлите для вахты артиллерійской, т. е. для присмотра за орудіями, за огнемъ, для ночныхъ сигналовъ и тому подобнаго; по одному или по два еще можете назначить для вахты въ машинѣ, какъ по должности младшаго машиниста, такъ и по кочегарной.

За тѣмъ, мѣняйте росписаніе на марсѣ черезъ недѣлю или черезъ двѣ, смѣняя тогда же вахтенныхъ по штурманской, артиллерійской и машинной должностямъ, такъ чтобы всѣ поочередно ознакомились съ самонужнѣйшими пріемами вахтенной службы по всѣмъ четыремъ отраслямъ.

Независимо отъ этого изученія практики служебной, должны еще быть упражненія техническія, направленныя на тѣ практическія подробности, которыя не встрѣчаются ежедневно на вахтѣ.

Имѣя четыре вахты гардемариновъ и четыре отрасли службы, вы можете каждую вахту въ одни и тѣ-же часы занимать отдѣльно, и слѣдовательно вамъ удобно будетъ составить недѣльное росписаніе занятій, которое не мѣшало бы обыкновенному теченію службы на фрегатѣ.

По морскому дѣлу вамъ придется обучать гардемаринъ сначала отдачѣ и крѣпленію прямыхъ парусовъ, взятію рифовъ, потомъ спуску и подъему рангоута, привязкѣ и отвязкѣ парусовъ, потомъ уборкѣ, постановкѣ и привязкѣ лиселей, кливеровъ, триселей и т. п. Въ свѣжій вѣтеръ или въ ненастье, эти занятія могутъ быть замѣнены такелажною работою, укладкою и разборкою снастей, бѣганьемъ по вантамъ и реямъ и проч. На якорѣ, а въ штилевое время и въ морѣ, вы можете обучать ихъ греблѣ, изготовленіемъ къ спуску и подъему гребныхъ судовъ, ихъ изготовленію къ десанту или для иныхъ командировокъ и проч.

По артиллеріи, вы должны обучать ихъ обязанностямъ всѣхъ нумеровъ прислуги у орудій, въ крюйтъ-камерѣ и у подачи, гдѣ можно съ пальбою въ цѣль; обдѣлкѣ артиллерійскаго такелажа, судовымъ лабораторнымъ работамъ, работѣ у канатовъ и проч. сюда же можете причислить стрѣльбу въ цѣль изъ штуцеровъ,

обращеніе съ огнестрѣльнымъ и абордажнымъ холоднымъ оружіемъ.

По штурманской должности упражняйте ихъ сколько возможно больше и чаще наблюденіямъ и вычисленіямъ, для опредѣленія мѣста въ морѣ, а кромѣ того и такимъ практическимъ пріемамъ, какъ бросаніе лота, развязываніе и повѣрка линей, основа штуртроса, производство дневныхъ и ночныхъ сигналовъ, гдѣ удобно — постановкѣ вѣхъ и буйковъ, измѣреніе на морѣ разстояній между предметами, какъ механически, такъ и вычисленіемъ.

Наконецъ по машинной должности, дайте имъ средства ознакомиться съ составными частями механизма, съ ихъ дѣйствіемъ и съ пріемами управленія машиною, въ томъ размѣрѣ, въ какомъ можно это требовать отъ машиниста и кочегара.

При такой программѣ, составляя росписаніе, вы должны сообразить, что у васъ будетъ два выпуска, изъ коихъ старшему въ нынѣшнее плаваніе достанется всего одинъ годъ такихъ упражненій. Изъ этого слѣдуетъ, что для старшаго выпуска нужно обратить усиленное вниманіе на занятія по всѣмъ четыремъ отраслямъ вмѣстѣ, изъ коихъ можно жертвовать въ пользу другихъ занятій развѣ только машинною частью. По всѣмъ отраслямъ только самонужнѣйшіе пріемы можете показать каждому основательно, а прочіе покажите поверхностно. Младшему же выпуску, имѣющему передъ собою еще одинъ годъ, показывайте все изложенное въ программѣ основательнѣе и съ болѣе строгимъ требованіемъ на счетъ неукоризненнаго выполненія.

По мѣрѣ того, какъ старшій выпускъ начнетъ оказывать успѣхи въ пріобрѣтеніи познаній по должностямъ рядовыхъ нижнихъ чиновъ, вамъ предоставляется, начиная съ усерднѣйшихъ и способнѣйшихъ, опредѣлять гардемариновъ къ исполненію унтеръ-офицерскихъ обязанностей, сначала на шканцахъ и на бакѣ, потомъ на марсахъ, въ палубахъ, на рулѣ, при сигналахъ, даже по баталерской и шкиперской должностямъ, въ караулѣ, въ машинѣ и по артиллерійской вахтѣ. Надобно постараться, чтобы въ теченіе полугодія всѣ гардемарины и кондукторы старшаго выпуска по возможности перешли посредствомъ частыхъ смѣнъ черезъ возможно большее число различныхъ унтеръ-офицерскихъ обязанностей. Если окажутся такіе, которые до конца года не въ со-

стояніи будутъ занимать унтеръ-офицерскія должности, то они не могутъ быть допущены къ экзамену въ мичманы.

Кромѣ того, вамъ нужно помнить, что въ нынѣшнее время, съ усовершенствованіемъ артиллеріи и механизмовъ, паруса начинаютъ утрачивать свои прежнія исключительныя преимущества и свою важность, такъ что парусномъ ученьемъ надо начинать жертвовать для артиллерійскаго и штурманскаго дѣла. Собственно въ морскомъ дѣлѣ, остаются въ прежней степени необходимости, только такелажная работа, управленіе на шлюпкахъ и вооруженіе, а проворство марсовыхъ работъ можетъ принести пользу только какъ упражненіе для физической ловкости и для быстраго соображенія, но уже отнюдь не должно быть достигаемо въ ущербъ напримѣръ проворству и знанію пріемовъ артиллерійскихъ и вообще боевыхъ, и это соображеніе вы должны имѣть въ виду при составленіи росписанія занятіямъ.

Для упомянутыхъ выше регулярныхъ практическихъ занятій съ гардемаринами, раздѣленными на четыре отдѣленія, назначаются четыре лейтенанта, которые вмѣстѣ съ тѣмъ, будучи вахтенными начальниками, въ свободное отъ службы время занимаются съ порученными имъ отдѣленіями практическимъ обученіемъ по морской части, согласно сдѣланнаго вами росписанія, и вообще слѣдятъ за всѣми занятіями, нравственностью и служебнымъ исполненіемъ гардемаринъ своего отдѣленія, которое поручается имъ на все время плаванія. По возвращеніи фрегата, отдѣленные офицеры обязаны представить вамъ самую подробную аттестацію, не ограничиваясь однимъ только отзывомъ объ успѣхахъ, занятіи и поведеніи ихъ, но обращаютъ особенное вниманіе на способности и наклонности къ морской службѣ, каждаго гардемарина отдѣльно. Эти аттестаціи съ вашими заключеніями вы представите ко мнѣ.

Чтобы четыремъ лейтенантамъ, назначеннымъ начальниками отдѣленій гардемаринъ, предоставить возможность при исполненіи ими служебныхъ обязанностей по фрегату, вполнѣ заняться практическимъ обученіемъ гардемаринъ, составляющимъ главнѣйшую цѣль плаванія, назначаются еще два вахтенныхъ начальника, съ тѣмъ, чтобы на фрегатѣ имѣть 6 вахтъ и еще 1 лейтенантъ гвардейскаго экипажа.

Для занятія по штурманской части назначаются два офицера корпуса штурмановъ; по артиллеріи артиллерійскій офицеръ съ помощникомъ по вашему выбору, а практическія занятія въ машинѣ, поручаются старшему механику.

Всѣмъ этимъ лицамъ, обязаннымъ регулярно заниматься съ гардемаринами, будетъ производиться особое вознагражденіе въ размѣрѣ одного руб. пятидесяти коп. за каждый урокъ. Само собою разумѣется, что занятія съ гардемаринами вахтенныхъ начальниковъ во время своей вахты, въ этотъ расчетъ не входятъ. Вообще отъ офицеровъ, назначенныхъ для занятій съ гардемаринами нельзя требовать на то времени болѣе двадцати четырехъ часовъ въ недѣлю, а тѣмъ изъ нихъ, которые сверхъ того имѣютъ еще занятія по службѣ собственно фрегатской, надо еще убавить это число часовъ до 18 и даже до 12, смотря по роду этихъ занятій. На этомъ основаніи вы и должны сообразить число учебныхъ часовъ въ день или въ недѣлю.

Росписаніе занятій вы имѣете составить заблаговременно еще до отправленія отсюда, и представить его мнѣ на разсмотрѣніе.

Независимо отъ упражненій практическихъ, вы обязываетесь требовать отъ гардемаринъ и кондукторовъ веденія дневниковъ своимъ занятіямъ, съ записью всего того, что въ занятіяхъ должно наиболѣе останавливать вниманіе.

Нельзя ожидать, чтобы въ записи такого рода не встрѣтилось грубыхъ ошибокъ или чтобы не помѣстилось въ ней излишняго и ненужнаго, особенно въ началѣ кампаніи. По этому отдѣленные начальники и учителя должны заглядывать въ эту запись отъ времени до времени на сколько прочія занятія имъ это позволятъ, но желательно, чтобы независимо отъ нихъ вы избрали одного или двухъ офицеровъ, которые бы съ удовлетворительнымъ знаніемъ морскаго дѣла соединяли умѣніе владѣть языкомъ, дабы эти офицеры заняты были въ извѣстные часы, свободные отъ вахты, исключительно просмотромъ дневниковъ, и руководствовали ихъ веденіемъ.

Изъ всего изложеннаго вы можете видѣть, что предполагаемый курсъ практическаго морскаго дѣла, для ввѣренныхъ вамъ гардемариновъ и кондукторовъ подраздѣлится какъ бы на двѣ части изученія обязанностей исполнительныхъ, т. е. обязанностей рядо-

выхъ нижнихъ чиновъ и изученіе обязанностей распорядительныхъ, т е. унтеръ-офицерскихъ. Надо надѣяться, что каждый гардемаринъ внимательно прошедшій эти обязанности, будетъ достаточно подготовленъ къ тому, чтобы нести мичманскую службу. Но нельзя не имѣть въ виду, что у насъ во флотѣ по недостатку лейтенантовъ, часто доводится мичманамъ исполнять обязанности вахтенныхъ начальниковъ, даже въ первые годы службы. По этому вамъ разрѣшается для нынѣшняго старшаго выпуска въ концѣ перваго года, а для послѣдующихъ уже на второй годъ плаванія, тѣхъ гардемариновъ и кондукторовъ, которые покажутъ себя наиболѣе способными въ унтеръ-офицерскихъ должностяхъ, назначить въ должности мичмановъ, младшихъ артиллерійскихъ и штурманскихъ офицеровъ, помощниками батарейныхъ командировъ, къ завѣдыванію частями палубъ, гребными судами и прочимъ въ этомъ родѣ. Объявите своевременно всѣмъ гардемаринамъ, что въ первые три года ихъ мичманской службы, тѣ только изъ нихъ будутъ назначаемы вахтенными начальниками по недостатку лейтенантовъ, которые отъ васъ получатъ аттестатъ, что они были вами испытаны въ офицерскихъ должностяхъ, и что по своимъ познаніямъ, и по своимъ служебнымъ качествамъ могутъ быть удостоены такого довѣрія.

Наконецъ, тѣмъ гардемаринамъ, которые покажутъ себя особенно любознательными и свѣдущими, постарайтесь доставить другаго рода занятія, развивающія склонность къ научному изученію разныхъ отраслей службы, какъ напримѣръ гидрографическія, метеорологическія, кораблестроительныя; задавайте имъ вычисленіе груза и водоизмѣщеніе какъ цѣлаго фрегата, такъ и отсѣковъ его, чертежи парусности для шлюпокъ, легкія съемки береговъ, описаніе ихъ въ географическомъ и гидрографическомъ отношеніи, переводы статей или извлеченіе изъ иностранныхъ лоцій или иныхъ морскихъ сочиненій и проч., въ этомъ родѣ. Каждое подобное занятіе будетъ принято въ расчетъ для нихъ при экзаменѣ, а для инаго можетъ оно припомниться и въ послѣдующей его службѣ.

Сообразно требованіямъ подобнаго плаванія, вамъ нужно и расположить его такъ, чтобы правильный ходъ занятій наименѣе былъ подверженъ вліянію вѣтровъ, погоды, береговъ и прочаго.

Лучшее мѣсто для такого плаванія вы найдете въ полосахъ пасатовъ Атлантическаго океана. Располагая курсами такъ, чтобы не посѣщать по возможности многолюдныхъ портовъ и не имѣть вмѣстѣ съ тѣмъ утомительно длинныхъ переходовъ, вы можете распорядиться такъ, что вамъ удастся посѣтить нѣсколько группъ острововъ, лежащихъ въ океанѣ.

Вы можете посѣтить о-ва Зеленаго мыса, либо пройти въ Гвинейскій заливъ, къ Фернандо-По, вы можете сдѣлать переходъ южнымъ пасатомъ къ о-ву Св. Екатерины, либо къ Фернандо-Поронья, а оттуда перевалить либо къ одному изъ Вестъ-индскихъ острововъ, либо къ Бермудамъ. Если предположить, что вы окончите этотъ кругъ къ половинѣ февраля или марта, то вамъ еще достанетъ времени, чтобы двумя галсами въ сѣверномъ пасатѣ выбраться къ Азорскимъ островамъ. На Вестъ-индскихъ островахъ, особенно такихъ какъ Тринидадъ, Мартиника или Ямайка, вы можете найти и провизію и уголь, и судовые запасы, но при этомъ вамъ вмѣняется въ особенную заботу справляться объ вестъ-индской лихорадкѣ. Отъ Азорскихъ острововъ, вы можетъ быть найдете возможнымъ расположить обратный путь въ Кронштадтъ такимъ образомъ, чтобы зайти на Исландію, на Ферерскіе, либо на Шетландскіе острова.

Изложенный здѣсь порядокъ посѣщенія портовъ не обязываетъ васъ неотступно ему слѣдовать, онъ вамъ предлагается только примѣрно, для вашихъ соображеній. Изъ него вы только можете заключить, что морское начальство желаетъ, чтобы фрегатъ возможно больше былъ въ открытомъ морѣ,—въ такихъ предѣлахъ, гдѣ постоянство вѣтровъ и погоды наиболѣе способствуютъ регулярному распредѣленію времени. Пары вы должны употреблять только въ случаѣ крайней необходимости, но это не стѣсняетъ васъ разводить пары хотя ежедневно часа на два или на три, собственно для занятій съ гардемаринами, лишь бы этотъ расходъ угля не вынудилъ васъ пополнять запасъ тогда, когда это не входитъ въ расчетъ плаванія.

Выборъ офицеровъ никому не можетъ быть предоставленъ кромѣ васъ самихъ. Конечно вы поймете, что на фрегатѣ назначенномъ съ такою цѣлью, не можетъ быть мѣста такимъ, которымъ нужно еще самимъ учиться по своимъ должностямъ. Вмѣстѣ съ знаніемъ,

вы должны принимать въ соображеніе характеръ офицера и взглядъ его на службу. Необходимо, чтобы офицеры на ввѣренномъ вамъ фрегатѣ были проникнуты необходимостью строжайшей дисциплины и чтобы могли своимъ примѣромъ настраивать къ тому же гардемариновъ. Въ послѣднее время, повсюду предпринятыя и необходимыя преобразованія, нарушивъ тотъ порядокъ вещей, къ которому привыкли въ теченіи многихъ лѣтъ,—повели во многихъ случаяхъ къ ослабленію различныхъ обязательствъ и узъ, какъ служебныхъ, такъ и общественныхъ. Молодое поколѣніе, невидавшее прежняго порядка, не знаетъ теперь, какихъ понятій ему держаться и питается во многомъ своими собственными воззрѣніями, часто кривыми и даже ложными. Его нельзя и винить въ томъ, но тѣмъ нужнѣе, чтобы люди зрѣлые, выяснившіе себѣ идеи о надлежащемъ порядкѣ, взяли на себя трудъ руководить молодежъ, а наилучшій способъ къ руководству есть собственный примѣръ въ серьозномъ, постоянно внимательномъ исполненіи самыхъ по видимому мелочныхъ требованій службы. Эти такъ называемыя дисциплинарныя *мелочи* имѣютъ огромное вліяніе въ молодыхъ лѣтахъ тѣмъ, что пріучаютъ человѣка быть постоянно внимательнымъ къ себѣ и другимъ. Мелочи эти также нужны на службѣ, какъ условленныя приличія въ обществѣ. Наиболѣе частыя отступленія отъ этихъ мелочей суть слѣдующія: нѣкоторыя несоблюденія формы въ одеждѣ, приказанія сопровождаемыя предисловіями «потрудитесь» или «сдѣлайте одолженіе», выслушиваніе приказаній, сопровождаемое кривляньемъ тѣла, рукъ и ногъ, закладываніе рукъ въ карманы и разговоры во время исполненія служебныхъ обязанностей, безобразно длинные волосы, поспѣшность смѣниться съ вахты, не кончивъ начатой работы, зовъ по имени и отечеству вмѣсто установленнаго по чину и фамиліи, медленная поступь на зовъ начальника или на исполненія приказанія, отвѣты—«хорошо» и «очень хорошо» вмѣсто установленныхъ «есть» и «слушаю», и многое прочее въ этомъ родѣ, что офицеру опытному и послужившему всегда покажется дико.

Объявите вашимъ офицерамъ, что отъ нихъ и отъ васъ самихъ требуется неуклоннаго исполненія всего того, что въ этомъ отношеніи требуется службою, и строгаго требованія того-же отъ

подчиненныхъ. Кто не сознаетъ всего этого безусловно, тотъ пусть лучше и не идетъ на ввѣренномъ вамъ фрегатѣ. Безспорно, такое строгое наблюденіе за собою и за другими будетъ при нынѣшней общей отвычкѣ, весьма тягостно; но безъ сомнѣнія тягость эта уступитъ мѣсто облегченію и спокойствію, всегдашнему слѣдованію твердо сознанныхъ и усвоенныхъ правилъ, а вмѣстѣ съ тѣмъ, окажется флоту большая услуга въ будущемъ, ежели нѣсколькимъ десяткамъ молодыхъ людей привьется спасительная привычка къ внимательности и наблюденію за самимъ собою. Это подѣйствуетъ не только на нихъ самихъ, но и на послѣдующіе выпуски гардемариновъ, поселяя въ нихъ съ первыхъ шаговъ на службѣ то, что называется *уваженіемъ къ мундиру*, необходимое въ каждомъ войскѣ. Морское начальство сдѣлаетъ все отъ него зависящее для должнаго вознагражденія офицеровъ, которые окажутъ эту услугу.

Товарищества между офицерами и гардемаринами не допускайте, но вмѣняется правиломъ на ввѣренномъ вамъ фрегатѣ приглашать по крайней мѣрѣ четыре дня въ недѣлю четверыхъ или пятерыхъ гардемариновъ по общей очереди къ столу въ каютъ-кампанію и одного или двухъ къ вашему. На этотъ предметъ назначается особое денежное пособіе. Вамъ добавочные порціоны на одну, а каютъ-кампаніи на двѣ офицерскія порціи въ мѣсяцъ.

Штрафы и взысканія налагайте на гардемариновъ по Уставу, но ежели найдутся иные, которые обнаружатъ постоянную вялость или неохоту къ службѣ, либо упорныя кривыя убѣжденія, такихъ вамъ предоставляется отправлять при первомъ удобномъ случаѣ въ Россію, съ выдачею имъ денегъ на проѣздъ во вторыхъ мѣстахъ и съ предписаніемъ явиться на срокъ въ Инспекторскій департаментъ, отправивъ вмѣстѣ съ тѣмъ подробное донесеніе о проступкахъ или характерѣ виновнаго. Чѣмъ скорѣе, при случаѣ, вы рѣшитесь на подобную отсылку, тѣмъ скорѣе и вѣрнѣе подѣйствуете на прочихъ подобныхъ. Каждую такую отсылку вы обязываетесь объяснять въ приказѣ по фрегату.

Въ тѣхъ случаяхъ, когда вы сочтете то полезнымъ, вамъ предоставляется созывать совѣтъ изъ преподавателей. Мнѣнія этого совѣта, по вопросамъ, которые вы признаете нужнымъ предоставить на его обсужденіе, могутъ быть изложены письменно въ

особыхъ журналахъ, которые вы представите мнѣ по возвращеніи, вмѣстѣ съ вашимъ заключеніемъ.

Плаваніе ваше съ гардемаринами и кондукторами нынѣ посылаемыми должно продлиться до половины іюля 1866 г., причемъ вы должны имѣть въ виду, что ввѣренному вамъ фрегату назначено будетъ немедленно по возвращеніи отправиться съ новымъ выпускомъ для той же цѣли, и потому возвращеніе фрегата въ началѣ или въ половинѣ іюля, соотвѣтствовало бы этимъ предположеніямъ.

Выпусковъ въ вахтахъ и въ занятіяхъ не смѣшивайте, но кондукторовъ и гардемариновъ того же выпуска занимайте по возможности одинаково.

Для обученія гардемаринъ стрѣльбѣ въ цѣль изъ ружей и орудій, предоставляется вамъ расходовать по мѣрѣ надобности всѣ необходимые для сего матеріалы.

Въ заключеніе надѣюсь, что вы употребите всю вашу опытность и все ваше умѣнье на то, чтобы достигнуть наилучшихъ результатовъ. Программа начертана достаточно широко, чтобы васъ не стѣснять. Задача ваша въ томъ, чтобы гардемарины и кондукторы вамъ ввѣренные могли удовлетворить по возвращеніи тому практическому экзамену, какой нынѣ отъ нихъ требуется, чтобъ они были бойки, расторопны, и чтобы пріобрѣли должный взглядъ на службу, словомъ, чтобы въ старшихъ, ожидающихъ офицерскихъ эполетовъ, можно было найти всѣ тѣ знанія и качества, какихъ можно требовать отъ мичмана или прапорщика, ни больше, ни меньше.

Подписали: Управляющій Морскимъ Министерствомъ генералъ-адъютантъ *Н. Краббе* и Управляющій Инспекторскимъ Департаментомъ контръ-адмиралъ *Воеводскій*.

24 сентября 1865 г.
№ 11373

F) Извлеченіе изъ инструкцій, данныхъ въ послѣднее время судамъ, при отправленіи ихъ за границу.

1) Поддерживать строгую воинскую дисциплину. Недавно изданное положеніе о сохраненіи этой воинской дисциплины, въ начертаніи которой участвовали опытные морскіе офицеры, должно имѣть въ глазахъ командира несомнѣнный авторитетъ. Требовать точнаго, неутомимаго, никакими особыми возрѣніями несмягчаемаго исполненія этого положенія, долженъ командиръ со всею твердостію. Помнить, какъ не мелочны кажутся взятыя отдѣльно всѣ мѣры военной дисциплины, но эти мелочи, дѣйствуя въ совокупности, создаютъ ту громадную силу, на которой основаны честь и слава флота.

2) Совершенствовать команду въ боевомъ отношеніи. Этого можно достичь: во первыхъ ученіями, а во вторыхъ — поддержкою всѣхъ учебныхъ элементовъ команды. Боцмана, рулевые, марсовые, комендоры, стрѣлки, гимнастеры и машинисты, должны быть людьми знающими совершенно свое дѣло. Хотя для нѣкоторыхъ изъ этихъ спеціальностей существуютъ у насъ учебныя команды, но не на этихъ однихъ командахъ лежитъ отвѣтственность. Безъ поддержки на судахъ познаній, пріобрѣтенныхъ въ учебныхъ командахъ, плоды этихъ познаній глохнутъ и цѣль этихъ командъ не достигается. Командиръ долженъ поддерживать, развивать и распространять эти познанія возможно частымъ употребленіемъ ихъ въ дѣло и ежедневнымъ приложеніемъ на практикѣ. Артиллерія и оружіе какъ главнѣйшія боевыя средства, должны содержаться въ совершенной исправности и всегдашней готовности къ бою. Между ними и командою должно создать тѣсную связь, ибо въ войскѣ люди должны любить свое оружіе какъ собственность.

3) Находясь въ иностранныхъ водахъ, надо помнить что ввѣренное командиру судно будетъ представлять Россію, въ средѣ ежели не враждебной, то склонной къ порицанію нашихъ недостатковъ и равнодушной къ нашимъ успѣхамъ. Въ такомъ положеніи, команда должна быть особенно осторожна въ поведеніи.

Хотя по особенностямъ морской службы, не всегда возможно безусловно воспретить нижнимъ чинамъ гульбу на берегу, особенно при послабленіяхъ, въ этомъ во флотахъ англійскомъ и французскомъ, тѣмъ не менѣе должно всячески стараться сдерживать зло въ тѣсныхъ предѣлахъ. Мѣрами къ тому могутъ быть, особенный надзоръ за людьми порочнаго поведенія и разборчивое увольненіе ихъ на берегъ. Въ сношеніяхъ офицеровъ съ иностранцами, должна руководить общая мысль, соотвѣтствующая положенію нашихъ отношеній съ тѣмъ или другимъ государствомъ и согласная съ видами правительства. Хотя взаимныя отношенія между людьми въ частномъ быту обусловливаются, единственно ихъ умственными и нравственными качествами, но офиціальное положеніе военнаго судна, находящагося въ иностранномъ портѣ, налагаетъ на общество его офицеровъ обязанности, которымъ нужно иногда приносить въ жертву личное удовольствіе.

4) Неоднократно замѣчено было, что рапорты командировъ, составляясь вѣроятно съ поспѣшностію, въ день отправленія почты, заключаютъ въ собѣ неполноты, недописки и скудны тѣми свѣдѣніями, которыя нужны Морскому Министерству. Такія данныя, ставившія часто Министерство въ затруднительное положеніе, заставляютъ предложить командирамъ, принять за правило, чтобы присылаемыя извѣстія, были ничто иное, какъ періодическая присылка, постоянно ведомаго журнала и помнить, что цѣль этихъ присылокъ, есть доставленіе Министерству, точныхъ полныхъ и положительныхъ свѣдѣній о судахъ, о ихъ командѣ, обстоятельствахъ и послѣдствіяхъ ихъ плаванія. Воизбѣжаніе излишнихъ почтовыхъ расходовъ, слѣдуетъ писать эти рапорты на тонкой почтовой бумагѣ и вкладывать въ небольшіе конверты.

5) Экзамены въ юнкера или въ унтеръ-офицеры флота и спеціальныхъ корпусовъ, изъ юнкеровъ и унтеръ-офицеровъ флота и корпусовъ въ гардемарины и кондукторы, а сихъ послѣднихъ въ мичманы и прапорщики, производятся по существующимъ постановленіямъ, или въ учебныхъ заведеніяхъ или въ коммисіяхъ въ нашихъ портахъ. По сему всѣ назначенія на суда лицъ подлежащихъ экзаменамъ, соображаются такъ, чтобы сроки

этихъ экзаменовъ совпадали приблизительно со временемъ возвращенія судовъ въ Россію. Слѣдовательно необходимость экзамена на судахъ, какъ исключеніе,—разрѣшается каждый разъ особо и если въ теченіи плаванія, представится надобность въ такомъ исключеніи, то командиръ долженъ заблаговременно испросить на это разрѣшеніе г. Управляющаго Морскимъ Министерствомъ.

6) Особенно предписывается не допускать неосновательнаго списыванія чиновъ съ судна и присылки ихъ сухимъ путемъ въ Россію. Такіе случаи повторялись неоднократно на нашихъ судахъ и независимо затрудненій, рождаемыхъ ими въ денежномъ отношеніи, они ставятъ административную часть въ необходимость оставаться въ бездѣйствіи; офицеръ можетъ быть списанъ, только по тремъ причинамъ: или по неодобрительному поведенію, или по болѣзни, или наконецъ по какимъ либо крайнимъ домашнимъ обстоятельствамъ. Въ первомъ случаѣ списываніе является какъ самостоятельное высшее дисциплинарное взысканіе, имѣющее для списываемаго вредное послѣдствіе. Дисциплинарный уставъ ясно указываетъ за что офицеры подлежатъ этому взысканію. Относительно втораго случая объявленное въ приказѣ г. Управляющаго Морскимъ Министерствомъ постановленіе Адмиралтействъ-Совѣта, опредѣляетъ способы содержанія больныхъ офицеровъ въ иностравныхъ портахъ; наконецъ въ третьемъ случаѣ, какъ весьма рѣдкомъ и котораго слѣдуетъ избѣгать какъ можно болѣе. Можно въ Европѣ всегда испросить на это разрѣшеніе по телеграфу, въ портахъ же другихъ странъ такіе случаи представиться не могутъ, какъ за медленностью въ сообщеніи извѣстій, такъ и за невозможностію для офицера переѣзда на свой счетъ.

Только въ первыхъ двухъ случаяхъ, когда офицеръ списывался съ судна въ наказаніе или когда заболѣвшій, по состоянію здоровья, не въ состояніи продолжать морской службы, но можетъ однако же возвратиться въ Россію. Въ Европѣ удовлетворять офицеровъ деньгами на проѣздъ по табели курьерскаго положенія, принимая за мѣсто отъѣзда мѣсто въ табели ближайшее къ порту, въ которомъ будетъ находиться, а въ портахъ другихъ странъ по соображеніямъ о мѣрѣ расходовъ дѣйствительно необходимыхъ, для скромнаго и краткаго переѣзда въ Россію. Положеніе же о

о заграничномъ довольствіи лицъ морскаго вѣдомства командируемыхъ за границу, которое нѣкоторые командиры ошибочно примѣняли, установлено единственно для лицъ, командируемыхъ изъ Россіи въ разныя иностранныя государства, для временнаго тамъ пребыванія, съ цѣлью исполненія какого-либо порученія.

7) Обращать особенное вниманіе на правильное веденіе счетоводства и отчетности и строго и неуклонно держаться изданныхъ по этому предмету правилъ.

8) Обращать вниманіе на необходимость бережливости въ расходахъ, какъ при хозяйственныхъ заготовленіяхъ вообще, такъ и при исправленіяхъ судовъ и расходованіи топлива. Строго слѣдить, чтобы исправленія на судахъ производились судовыми средствами, прибѣгая къ помощи иностранныхъ портовъ и адмиралтействъ лишь въ крайнихъ случаяхъ. Исправленія фрегата «Аскольдъ», подъ командою флигель-адъютанта Унковскаго и ремонтныя работы, произведенныя на судахъ эскадры Тихаго океана, во время начальствованія этою эскадрою контръ-адмирала Ендогурова, служатъ убѣдительнымъ доказательствомъ того, къ какимъ выгоднымъ для казны послѣдствіямъ можетъ привести хорошо направленная хозяйственная бережливость заботливыхъ и проникнутыхъ чувствомъ долга начальниковъ. Что же касается сокращенія расходовъ на топливо, то предлагается командирамъ къ непремѣнному исполненію употреблять пары только въ случаяхъ несомнѣнной необходимости.

Что же касается до бережливости въ заготовленіяхъ, то настоятельно требуется, чтобы заготовленія дѣлались въ портахъ, представляющихъ дознанныя выгоды для пріобрѣтенія требуемыхъ предметовъ. Постоянно ежегодно повторяющіяся кругосвѣтныя плаванія и въ особенности долгое пребываніе различныхъ судовъ и эскадръ нашихъ въ китайскихъ и японскихъ водахъ, доставили столь положительныя и полныя объ этомъ свѣдѣнія, что слѣдуетъ строго смотрѣть на командировъ, дѣлающихъ заготовленія въ портахъ извѣстныхъ дороговизною цѣнъ, потому что при благоразумной и предусмотрительной хозяйственности, заготовленія всегда могутъ производиться въ мѣстахъ, представляющихъ дешевые рынки для требующихся предметовъ довольствія, обмундированія и снабженія судовъ.

9) Въ видахъ поощренія и одобренія старательныхъ нижнихъ чиновъ, разрѣшается, согласно съ постановленіемъ Адмиралтействъ-Совѣта, отъ 28 апрѣля 1865 года ст. 23,960, въ случаѣ работъ, выходящихъ изъ ряда обыкновенныхъ, назначать нижнимъ чинамъ эскадръ, подъ личною отвѣтственностію начальника эскадры, въ исключительныхъ лишь обстоятельствахъ, денежныя вознагражденія изъ суммъ, ассигнуемыхъ на экстраординарные расходы по кораблестроительной части, съ тѣмъ, чтобы каждый разъ объ этихъ расходахъ былъ представляемъ подробный и обстоятельный отчѣтъ.

10) Командиру вмѣняется въ обязанность не оставаться въ портахъ долѣе чѣмъ сколько нужно для исправленія необходимыхъ надобностей. При обыкновенныхъ обстоятельствахъ для сего достаточно 10 дней и не болѣе 20.

11) Согласно мнѣнію опытныхъ капитановъ, командиру совѣтуется принять въ руководство сочиненія: «Essai sur les ouragans» и «Exposition du systême des vents par Lastigue», также лоціи всѣхъ океановъ капитана Kerhallet.

12) Командиру слѣдуетъ передъ отправленіемъ въ путь, собрать подробныя свѣдѣнія относительно обращенія съ опрѣснительнымъ камбузомъ.

13) Для сохраненія выгодъ, какъ казны, такъ и своихъ подчиненныхъ, командиру слѣдуетъ передъ отправленіемъ за границу ознакомиться чрезъ опытныхъ и знающихъ лицъ съ денежными курсами, цѣнностью иностранныхъ монетъ, платой банкирамъ за коммисію и т. п., или поручить это способному офицеру, котораго онъ полагаетъ употреблять во время плаванія для расчетовъ съ банкирами. По этому предмету издано на иностранныхъ языкахъ много полезныхъ сочиненій, которыя полезно пріобрѣсти.

XXVI.

СПИСОКЪ

Гг. ОФИЦЕРАМЪ НАХОДИВШИМСЯ ВЪ ЗАГРАНИЧНЫХЪ ПЛАВАНІЯХЪ.

1850 г.

НА КОРВЕТѢ „ОЛИВУЦА“.

Командиръ, капитанъ-лейтенантъ Сущевъ; лейтенанты: Лихачевъ, Коцебу. Мичманы: Ратьковъ, Чихачевъ, Розенбергъ.

Корпуса флотскихъ штурмановъ прапорщикъ Зряховъ.

Врачъ Шнейдеръ.

Шкиперъ Ермолаевъ.

1852 г.

НА ТРАНСПОРТѢ „НѢМАНЪ“.

Командиръ, капитанъ-лейтенантъ Шкотъ; лейтенанты: Сѣверюковъ, Шульцъ, Ратьковъ, Гаддъ, Любимовъ; мичманы Егершельдъ и Добровольскій.

Корпуса флотскихъ штурмановъ: штабъ-капитанъ Савинъ и прапорщикъ Шахиревъ.

Врачъ Витковскій.

1852 г.

НА КОРВЕТѢ „НАВАРИНЪ“.

Командиръ, капитанъ-лейтенантъ Истоминъ; лейтенанты: Скрыплевъ и Стафапуло; мичманы Костенко, Брылкинъ, Рыкачевъ, Телегинъ и Арсеньевъ.

Корпуса флотскихъ штурмановъ: прапорщики Бакалягинъ, Рычаговъ и Пашинниковъ.

Врачъ Цывинскій.

1852 г.

НА ШКУНѢ „ВОСТОКЪ“.

Командиръ, лейтенантъ Римскій-Корсаковъ; лейтенантъ баронъ Шлиппенбахъ и мичманъ Анжу.

Корпуса флотскихъ штурмановъ подпоручикъ Моисѣевъ.

Корпуса инженеръ-механиковъ подпоручикъ Зарубинъ.

Докторъ Вейрихъ.

1852 г.

НА ФРЕГАТѢ „ПАЛЛАДА“.

Командиръ, флигель-адъютантъ капитанъ-лейтенантъ Унковскій. Капитанъ-лейтенантъ Посьетъ; лейтенанты: Бутаковъ, Шихмановъ, баронъ Крюднеръ, Савичъ, Бѣлавенецъ, Шварцъ; мичманы: Балтинъ, Зеленой, Колокольцовъ.

Корпуса флотскихъ штурмановъ: штабъ-капитаны Хализовъ и Поповъ.

Корпуса морской артеллеріи капитанъ Лосевъ.

Гвардейскаго экипажа, ластовой полуроты подпоручикъ Истоминъ.

Штабъ-лекарь Арефьевъ.

Коллежскіе ассесоры Гошкевичъ и Гончаровъ.

Цейхвахтеръ Плюшкинъ.

Юнкеръ флота Лазаревъ.

Гардемарины: Пещуровъ, Гамовъ, Линденъ, князь Урусовъ.

Корпуса флотскихъ штурмановъ кондукторъ Казаковъ.

Архимандритъ Аввакумъ.

1852 г.

НА ФРЕГАТѢ „ДІАНА“.

Командиръ, капитанъ-лейтенантъ Лесовскій. Лейтенанты: Бутаковъ Мусинъ-Пушкинъ, Можайскій, Энквистъ, Бирюлевъ, Пилкинъ, князь Оболенскій; мичманы: Можайскій, Ивановъ, Ковалевскій, Генингъ.

Корпуса морской артиллеріи поручикъ Антипенко.

Корпуса флотскихъ штурмановъ: подпоручикъ Елкинъ, прапорщики Кузнецовъ, Карандашевъ, Семеновъ.

Врачъ Кролевецкій.

Отъ Ботаническаго сада, коллежскій секретарь Максимовичъ.

Шкиперъ, коллежскій регистраторъ Губаревъ.

Священникъ Маховъ.

Гардемаринъ 5 человѣкъ.

1852 г.

НА ФРЕГАТѢ „АВРОРА“.

Командиръ, капитанъ-лейтенантъ Изыльметьевъ; капитанъ-лейтенантъ Тироль, лейтенанты: Ѳедоровскій, Пилкинъ, Скандраковъ, Анкудиновъ, князь Максутовъ, мичманы: Поповъ, Михайловъ, Поль, Фесунъ.

Корпуса морской артиллеріи прапорщикъ Можайскій.

Корпуса флотскихъ штурмановъ: подпоручикъ Дьяковъ, прапорщики Шенуринъ и Самохваловъ.

Цейхвахтеръ Злобинъ.

Состоящій по Адмиралтейству прапорщикъ Жилкинъ.

Докторъ Вилчковскій.

Іеромонахъ Іона.

Гардемарины: Токаревъ, Колокольцевъ, Давыдовъ, Кайсаровъ.

Юнкера: графъ Оруркъ и Литке.

1853 г.

НА ТРАНСПОРТѢ „ДВИНА“.

Командиръ, капитанъ-лейтенантъ Бессарабскій; лейтенанты: Селивановъ, фонъ-Гроте, Кроунъ, Назимовъ, мичманы: Племянниковъ, Лосевъ, Шефферъ, Калзаковъ.

Корпуса флотскихъ штурмановъ: штабъ-капитанъ Клетъ и прапорщикъ Семеновъ.

Врачъ Вишняковъ.

1856 г.

Эскадра Средиземнаго моря.

Начальникъ эскадры, контръ-адмиралъ Беренсъ.

Штабъ эскадры (на кораблѣ «Выборгъ»):

Исправляющій должность дежурнаго штабъ-офицера, 10-го флотскаго экипажа лейтенантъ Ратьковъ.

Флагъ-офицеры: лейтенантъ Куломзинъ и мичманъ Литке.

Старшіе на эскадрѣ.

Корпуса штурмановъ подполковникъ Емельяновъ.

Корпуса корабельныхъ инженеровъ поручикъ Шведе (нах. на фр. «Полканъ»).

Старшій врачъ на эскадрѣ, коллежскій совѣтникъ Трентовіусъ.

По флагманской части.

Корпуса штурмановъ прапорщикъ Мякишевъ и Штурманскаго училища кондукторъ Козловъ.

НА КОРАБЛѢ „ВЫБОРГЪ“.

Командиръ корабля, капитанъ 1 ранга Дюгамель; капитанъ-лейтенанты: Леоньтьевъ (стар. офицеръ) и Буцкій, лейтенанты: Гаддъ 2, Хохловъ (ревизоръ), Давыдовъ, Шафровъ, Бологовскій и Лихаревъ. Мичманы: Бачмановъ, Григорашъ, Арцыбашевъ, Сусловъ, Чегловъ, Нахимовъ, Палтовъ, Кнорингъ, Барановъ, Рембелинскій и Масловъ.

Корпуса морской артиллеріи: капитанъ Антипенко (старшій на эскадрѣ) и прапорщикъ Каплуновскій.

Корпуса флотскихъ штурмановъ: штабсъ-капитанъ Сокольниковъ, подпоручики Коргуевъ и Хоруженко.

Корпуса инженеръ-механиковъ: штабсъ-капитанъ Зарубинъ, прапорщики Угловъ и Горбуновъ.

Врачи: старшій Бетюцкій и младшій Воге.

Коммисаръ, губернскій секретарь Шишкинъ.

Шкиперъ, состоящій по адмиралтейству прапорщикъ Васильевъ.

Іеромонахъ Ипполитъ (Новгородскаго монастыря).

Морскаго кадетскаго корпуса: фельдфебеля Старицкій и Палтовъ, унтеръ-офицеры Гриппенбергъ и Липхардъ.

Юнкера: Агафоновъ, Коцебу, Беренсъ и Хмѣльницкій.

Кондукторы Штурманскаго училища: Тимофѣевъ, Ершовъ и Селиверстовъ.

Кондукторы Инженернаго училища: Гаусманъ, Логиновъ, Зарубинъ, Каменецкій и Гаусманъ 2-й.

Кондукторъ инженеръ-механикъ Олюнинъ.

Кондукторы корпуса морской артиллеріи Медушевскій и Емельяновъ.

НА ФРЕГАТѢ "ПОЛКАНЪ".

Командиръ фрегата, капитанъ 2 ранга Юшковъ. Лейтенанты: Бефани (стар. офиц.), Пилкинъ, Сатинъ, Толбухинъ, Брылкинъ и Вальронтъ. Мичманы: Римскій-Корсаковъ, Крузенштернъ, баронъ Таубе, Боиль и Бахтинъ.

Корпуса морской артиллеріи поручикъ Ивановъ.

Корпуса штурмановъ: поручикъ Елкинъ, прапорщики Сазоновъ и Желтухинъ.

Корпуса корабельныхъ инженеровъ, поручикъ Шведе (старшій на эскадрѣ).

Корпуса инженеръ-механиковъ: поручикъ Ивановъ и прапорщикъ Грицко.

Врачи: старшій Маакъ и младшій Ледерле.

Іеромонахъ Палладій (Новгородскаго монастыря).

Воспитанниковъ Морскаго корпуса 5, юнкеръ 1, кондукторовъ Штурманскаго училища 4, кондукторовъ Инженернаго училища 4, кондукторовъ корпуса морской артиллеріи 4.

НА ФРЕГАТѢ „КАСТОРЪ".

Командиръ фрегата, капитанъ-лейтенантъ Панафидинъ.

Капитанъ-лейтенантъ Головачевъ (стар. офиц), лейтенанты: Небольсинъ, Коростовецъ, Осетровъ, Гирсъ, Назимовъ, Головачевъ, Веселаго (ревиз.), Салтыковъ и баронъ Унгернштербергъ. Мичманы Тише и Мофетъ.

Корпуса морской артиллеріи: капитанъ Коршуновъ и поручикъ Назаровъ.

Корпуса штурмановъ: подпоручикъ Рычаговъ, прапорщики Яковлевъ и Злобинъ.

Врачи: лекаря Смольскій и Нероновъ.

Коммисаръ, губернскій секретарь Ильинъ.

Шкиперъ, прапорщикъ Гренбергъ.

Іеромонахъ Варлаам (Александ.-Невской лавры).

Воспитанниковъ Морскаго корпуса 5, кондукторовъ Штурманскаго училища 3.

НА ПАРОХОДО-ФРЕГАТѢ „ОЛАФЪ“.

Командиръ фрегата, капитанъ 1 ранга Веймарнъ. Лейтенанты: Кроунъ (стар. офиц), Племянниковъ, Клокачевъ, Гаддъ, Давыдовъ, Риманъ и Зеленой. Мичманы: Орловъ, Киселевъ (ревизоръ), Аболешевъ и Гамовъ.

Корпуса морской артиллеріи: штабсъ-капитанъ Саталкинъ и прапорщикъ Зеленецкій.

Корпуса штурмановъ: подпоручикъ Мендель, прапорщики Ивановъ и Никитинъ.

Корпуса инженеръ-механиковъ: поручикъ Суйковскій, подпоручикъ Воробьевъ и прапорщикъ Герасимовъ.

Врачи: старшій Ярошевскій и младшій Смирновъ.

Шкиперъ, поручикъ Петровъ.

Коммисаръ, губернскій секретарь Елисеевъ.

Іеромонахъ Палладій (Сергіевской лавры).

Воспитанниковъ Морскаго кадетс. корпуса 6, кондукторовъ Инженернаго училища 3, роты Торговаго мореплаванія 3.

БРИГЪ „ФИЛОКТЕТЪ“.

Командиръ брига, капитанъ-лейтенантъ Пузино. Лейтенанты: Акимовъ (стар. офиц.), Шамшинъ, Пономаревъ и Риманъ. Мичманы: Новосильскій, Всеволожскій и Чистяковъ.

Корпуса Штурмановъ прапорщики Клопотовъ и Якутовичъ.

Врачъ лекарь Марковскій.

Кондукторы Штурманскаго Училища: Макаровъ, Алехновичъ и Лукинъ.

1857 г.

НА ФРЕГАТѢ „АВРОРА“.

Командиръ фрегата, капитанъ 2 ранга Тироль. Капитанъ-лейтенанты: Михаилъ Ѳедоровскій, Іосифъ Скандраковъ, Евграфъ Анку-

диновъ; лейтенанты: Василій Поповъ, Дмитрій Михайловъ, Николай Фесунъ и Андрей Поль; мичманы: Гавріилъ Токаревъ, Иванъ Колокольцовъ, Владиміръ Давыдовъ и графъ Николай Оруркъ.

Корпуса морской артиллеріи поручикъ Николай Можайскій.

Корпуса флотскихъ штурмановъ: штабсъ-капитанъ Василій Дьяковъ и поручикъ Семенъ Самохваловъ.

Состоящіе по адмиралтейству: поручикъ Жилкинъ и прапорщикъ Суровцовъ.

Старшій врачъ, надворный совѣтникъ Павелъ Шуцкій.

Іеромонахъ Іона (Александр.-Невской лавры).

НА КОРВЕТѢ „ОЛИВУЦА“.

Командиръ корвета, капитанъ 2 ранга Римскій-Корсаковъ.

Капитанъ-лейтенантъ, князь Дмитрій Максутовъ; лейтенанты: Николай Бошнякъ, Тимофей Можайскій, Александръ Колокольцовъ, Максимъ Генингъ и Николай Ельчаниновъ; мичманы: Владиміръ Казинъ и Сергѣй Бутаковъ.

Корпуса флотскихъ штурмановъ подпоручикъ Дмитрій Кузнецовъ.

Николаевскаго Морскаго госпиталя старшій ординаторъ, коллежскій ассесоръ Евгеній Орловъ.

НА ТРАНСПОРТѢ „ДВИНА“.

Командиръ транспорта, капитанъ-лейтенантъ Иванъ Бутаковъ. Лейтенанты: Адольфъ Энквистъ, Михаилъ Бирюлевъ и Александръ Маневскій; мичманы: Петръ Овсянкинъ, Николай Ковалевскій Сергѣй Михайловъ, Дмитрій Кайсаровъ и Юрій Свиньинъ.

Корпуса флотскихъ штурмановъ: подпоручики Василій Карандашевъ и Григорій Семеновъ.

Старшій врачъ, Петропавловскаго морскаго госпиталя, статскій совѣтникъ Антонъ Ленчевскій.

Отрядъ капитана 1 ранга Лихачева.

НА КОРВЕТѢ „УДАВЪ“.

Начальникъ отряда, капитанъ 1 ранга Лихачевъ.

Командиръ корвета, капитанъ-лейтенантъ Попондопуло.

Лейтенанты: Шевяковъ, Мелетинъ, Кумани, Вальдъ, Христофоровъ и Житковъ. Мичманы: Мельницкій и Басаргинъ.

Корпуса штурмановъ: поручикъ Бѣлявскій, подпоручики Васильевъ и Челищевъ.

Корпуса морской артиллеріи прапорщикъ Егуповъ.

Корпуса инженеръ-механиковъ: штабсъ-капитанъ Глотовъ и прапорщикъ Прогаско.

Состоящій по адмиралтейству прапорщикъ Орловъ.

Врачъ Леви.

Содержатель коммисаріатской части, губернскій секретарь Кушиновъ.

НА КОРВЕТѢ „РЫСЬ“.

Командиръ корвета, капитанъ 2 ранга Кульчитскій.

Лейтенанты: Ильинъ, Долговъ и Нарбутъ.

Мичманы: Фрусевичъ и Беръ. Корпуса штурмановъ: прапорщики Бао 1-й и Солнцевъ. Инженеръ-механикъ подпоручикъ Поповъ. Морской артиллеріи прапорщикъ Степановъ. Врачъ Левандовскій.

НА КОРВЕТѢ „ЗУБРЬ“.

Командиръ корвета, капитанъ-лейтенантъ Астаповъ.

Лейтенанты: Станиславскій и Конаржевскій, мичманы: Хитрово, Попондопуло, Корниловъ и Автономовъ. Корпуса морской артиллеріи прапорщикъ Крестьяновъ. Корпуса штурмановъ: поручикъ Соколовъ и прапорщикъ Казариновъ. Инженеръ-механикъ прапорщикъ Ивановъ. Врачъ Соколовъ.

Отрядъ капитана 1 ранга Винка.

НА КОРВЕТѢ „ВЕПРЬ“.

Начальникъ отряда и командиръ корвета, капитанъ 1 ранга Винкъ.

Дежурный штабъ-офицеръ, лейтенантъ Кремеръ; флагъ-офицеръ лейтенантъ Повалишинъ.

Старшій врачъ на отрядѣ Россаловскій.

Лейтенанты: Ивановъ 4-й, Цацъ, Арсеньевъ; мичманы: Тебеньковъ, Яновъ и Акимовъ.

Корпуса морской артиллеріи прапорщикъ Архиповъ.

Корпуса флотскихъ штурмановъ: капитанъ Горюшкинъ и прапорщикъ Резниченко.

Корпуса инженеръ-механиковъ: капитанъ Михайловъ и прапорщикъ Ивановъ 1-й.

Состоящій по адмиралтейству прапорщикъ Ивановъ.

Коммисаръ Васильевъ.

НА КОРВЕТѢ „БУЙВОЛЪ“.

Командиръ корвета, капитанъ-лейтенантъ Макухинъ.

Лейтенанты: Полозовъ, Карказъ, Сизовъ, Казаковъ; мичманы: Калугинъ, Фроловъ и Измайловъ.

Корпуса морской артиллеріи прапорщикъ Карлюгинъ.

Корпуса флотскихъ штурмановъ: подпоручикъ Четыркинъ и прапорщикъ Шишкинъ.

Корпуса инженеръ-механиковъ прапорщикъ Семеновъ 3-й.

Шкиперъ Ѳедосѣевъ.

Судовые врачи: Залескій и Крюковскій.

Лекарскій помощникъ Котлевъ.

НА КОРВЕТѢ „ВОЛКЪ“.

Командиръ корвета, капитанъ 2 ранга Карповъ.

Лейтенанты: Леоновъ 2-й, Новосильскій 2-й, Зубовъ и Геркенъ; мичманы: Игнатьевъ и Авиновъ.

Корпуса морской артиллеріи прапорщикъ Нужновъ; корпуса флотскихъ штурмановъ прапорщики: Мордовской и Орловъ 2-й; корпуса инженеръ-механиковъ прапорщикъ Плигинскій; судовой врачъ Зенковичъ.

Отрядъ капитана 1 ранга Кузнецова.

НА КОРВЕТѢ „ВОЕВОДА“.

Начальникъ отряда, капитанъ 1 ранга Кузнецовъ.

Дежурный штабъ-офицеръ, лейтенантъ Давыдовъ.

Старшій штурманскій офицеръ, подпоручикъ Казаковъ.

Старшій врачъ, надворный совѣтникъ Гольтерманъ (на корветѣ «Бояринъ»).

Секретарь начальника отряда, коллежскій ассесоръ баронъ Врангель.

Іеромонахъ Іосафъ (на кор. «Бояринъ»).

Командиръ корвета, капитанъ-лейтенантъ Брюммеръ.

Лейтенанты: Матвѣевъ, Коскуль и Карстенсонъ; мичманы: Литке 2-й, Березинъ и Арентъ.

Корпуса морской артиллеріи прапорщикъ Крюссеръ.

Корпуса флотскихъ штурмановъ: прапорщики Васильевъ, Арцыбашевъ и Кузьминъ 2-й.

Вольный механикъ Стронгъ.

Судовой врачъ Софроницкій.

НА КОРВЕТѢ „НОВИКЪ“.

Командиръ корвета, капитанъ-лейтенантъ Стааль 2-й.

Лейтенанты: Копытовъ, Казнаковъ, Мокріевичъ и Розенбергъ 4; мичманы: Нѣеловъ 3-й и Гавриловъ.

Корпуса морской артиллеріи поручикъ Фридовскій.

Корпуса флотскихъ штурмановъ: подпоручикъ Астафьевъ, прапорщики Дараганъ 2-й и Анкудовичъ.

Вольный механикъ Нюссеръ.

Судовой врачъ Сеневичъ.

Студентъ гельсинфорскаго университета Нордманъ.

Іеромонахъ Филаретъ.

НА КОРВЕТѢ „БОЯРИНЪ“.

Командиръ корвета, капитанъ 2 ранга Гревенсъ.

Лейтенанты: баронъ Дюстерло, Фалбе и Афанасьевъ; мичманы: Деливронъ, Гирсъ 2-й, Бонль и Перелешинъ 4-й.

Корпуса морской артиллеріи прапорщикъ Свенторжецкій.

Корпуса флотскихъ штурмановъ: прапорщики Больчунинъ, Трапезниковъ и Петровъ 16-й.

Корпуса инженеръ-механиковъ прапорщикъ Лемуань.

Судовой врачъ, докторъ медицины Вульфіусъ.

НА КЛИПЕРѢ „ДЖИГИТЪ“.

Командиръ клипера, капитанъ-лейтенантъ Майдель.

Лейтенанты: Корниловъ, Усовъ и Чернявскій.

Мичманы: Протопоповъ и Леманъ.

Корпуса штурмановъ: прапорщики Орѣховъ, Абжелтовскій 2-й и Погорѣльскій.

Врачъ Облочинскій.

НА КЛИПЕРѢ „ПЛАСТУНЪ“.

Командиръ клипера, капитанъ-лейтенантъ Мацкевичъ.

Лейтенанты: Коцебу и Купріяновъ; мичманы: Корниловъ 2-й, Чайковскій и Сѣдлецкій.

Корпуса флотскихъ штурмановъ прапорщики Евдокимовъ и Кочетовъ.

Врачъ Вышеславцевъ.

НА КЛИПЕРѢ „СТРѢЛОКЪ“.

Командиръ клипера, капитанъ-лейтенантъ Ѳедоровичъ 1-й.

Лейтенанты: князь Вадбольскій, Вульфіусъ и Богдановичъ; мичманы: Сарычевъ и Телегинъ.

Корпуса флотскихъ штурмановъ: подпоручикъ Родіоновъ и прапорщикъ Сергѣевъ 3-й.

Врачъ Кудряшевъ.

1858 г.

Отрядъ капитана 1 ранга Попова.

Дежурный штабъ-офицеръ капитанъ-лейтенантъ Андреевъ.

Флагъ-офицеры: мичмана Рогули и Балкъ.

Старшій штурманъ на отрядѣ, поручикъ Скрябинъ.

При гардемаринахъ Морскаго кадетскаго корпуса, лейтенантъ Перелешинъ.

Старшій врачъ Тимротъ.

Въ должности секретаря, титулярный совѣтникъ Льховскій.

Въ должности фотографа, лейбъ-гвардіи Измайловскаго полка прапорщикъ Тиленъ.

Іеромонахъ Кириллъ.

НА КОРВЕТѢ „РЫНДА“ (флагманскій).

Командиръ корвета, капитанъ-лейтенантъ Андреевъ.

Капитанъ-лейтенантъ Беклешовъ, лейтенантъ Бакалягинъ, мичманы: Бассаргинъ, Авиновъ и Нахимовъ.

Корпуса штурмановъ прапорщикъ Гертнеръ.

Корпуса инженеръ-механиковъ, прапорщикъ Гаусманъ и кондукторъ фонъ-Вонгазъ.

Младшій врачъ Тимротъ.

НА КОРВЕТѢ „ГРИДЕНЬ“.

Командиръ корвета, капитанъ-лейтенантъ Стромиловъ.

Лейтенанты: Новосильскій и Эгершельдъ.

Мичманы: Мофетъ, Трескинъ, князь Максутовъ и Полянскій.

Корпуса штурмановъ: подпоручикъ Чуркинъ 4-й и прапорщикъ Казаковъ.

Медикъ, младшій врачъ Югансонъ.

НА КЛИПЕРѢ „ОПРИЧНИКЪ“.

Командиръ клипера, капитанъ-лейтенантъ Ѳедоровскій.

Лейтенанты: Батуринъ и Валицкій; мичманы: Сусловъ, Кнорингъ Тизенгаузенъ и Стромиловъ.

Корпуса штурмановъ: прапорщики Филиповъ 3 и Карякинъ.

Корпуса инженеръ-механиковъ: прапорщикъ Ивановъ и кондукторъ 2 класса Поповъ.

Медикъ, младшій врачъ Гомолицкій.

Отрядъ, Свиты Е. И. В. контръ-адмирала Истомина.

Дежурный штабъ-офицеръ на отрядѣ, капитанъ 2 ранга Горковенко (на фр. «Громобой»), флагъ-офицеръ, лейтенантъ Можайскій. Старшій штурманъ на отрядѣ, подполковникъ Подосеновъ.

Старшій артиллерійскій офицеръ на отрядѣ, капитанъ Гавриловъ.

НА ФРЕГАТѢ „ГРОМОБОЙ“.

Командиръ фрегата, капитанъ 1 ранга Изыльметьевъ.

Лейтенанты: Коршуновъ, Конаржевскій, Клокачевъ, Поповъ 7, баронъ Раденъ и Акимовъ; мичманы: Ханыковъ, Матафтинъ, Всеволожскій, Повалишинъ, Колокольцовъ, Прибытковъ, Саблинъ, Невельской и Зеленой.

Корпуса морской артиллеріи поручикъ Можайскій.

Корпуса штурмановъ: штабсъ-капитанъ Дьяковъ, прапорщики Семеновъ и Корнильевъ.

Корпуса инженеръ-механиковъ: поручикъ Мироновъ, прапорщики Латтъ и Зарубинъ, кондукторы 2 класса Дмитріевъ и Гавриловъ. Вольный механикъ Голландеръ.

Содержатель по шкиперской части, состоящій по адмиралтейству подпоручикъ Кузнецовъ.

Содержатель по артиллерійской части, арсенальныхъ ротъ штабсъ-капитанъ Сергѣевъ.

Медикъ, младшій врачъ Иващенко.

Учитель Морскаго кадетскаго корпуса Курвуазье (при гардемаринахъ).

Священникъ Дмитрій Кукулевскій.

НА КОРАБЛѢ „РЕТВИЗАНЪ“.

Командиръ корабля, капитанъ 1 ранга баронъ Таубе.

Старшій офицеръ, капитанъ-лейтенантъ Штакельбергъ.

Морскаго кадетскаго корпуса, капитанъ-лейтенантъ боронъ Мирбахъ.

Лейтенанты: Карповъ, Ратьковъ, Бубновъ, Вулизма, Фесунъ и Генингъ; мичманы: Свиньинъ, Племянниковъ, Ивашкинъ, Бологовской, князь Мещерскій, Болкашинъ, Тихановъ, Шихмановъ и Роттъ.

Корпуса морской артиллеріи: капитанъ Гавриловъ и подпоручикъ Юзефовичъ.

Корпуса штурмановъ: капитанъ Тихановъ, прапорщики Салтановъ и Козловъ.

Корпуса инженеръ-механиковъ: прапорщики Сергѣевъ, Гревенсъ и Беттихеръ.

Содержатель по шкиперской части, состоящій по адмиралтейству прапорщикъ Александровъ.

Содержатель по артиллерійской части, корпуса морской артиллеріи унтеръ-цейхвахтеръ Пантелѣевъ.

Старшій врачъ, докторъ Крибе и младшій—Туддерманъ.

Вольный механикъ Левгренъ.

Іеромонахъ Александро-Невской лавры Палладій.

НА КОРВЕТѢ „МЕДВѢДЬ“.

Командиръ корвета, капитанъ-лейтенантъ Чебышевъ.

Лейтенанты: Дрешеръ и Куприяновъ; мичманы: Болотниковъ, баронъ Бойе 2, Ясенскій и Бронзертъ.

Корпуса штурмановъ: подпоручикъ Ивановъ 9 и прапорщикъ Трембовицкій.

Корпуса инженеръ-механиковъ: прапорщики Погорѣльскій и Кузминъ; кондукторы 1 класса Доронинъ и 2 класса Заозерскій.

Медикъ, младшій врачъ Кудринъ

НА КОРВЕТѢ „БАЯНЪ“.

Командиръ корвета, капитанъ 2 ранга Истоминъ.

Лейтенанты: Энквистъ, Анжу, Гаддъ, Томиловъ, Наумовъ, Неваховичъ и Авсовъ; мичманы: Тимьянскій, Шихмановъ и Тарасовъ.

Корпуса флотскихъ штурмановъ: штабсъ-капитанъ Костинъ и прапорщикъ Клементьевъ.

Корпуса инженеръ-механиковъ: прапорщики Пель и Нозиковъ 2.

Врачъ Садоковъ.

Содержатель по шкиперской части, коллежскій регистраторъ Селиверстовъ.

Вольный механикъ Ейкаръ.

Іеромонахъ Пахомій.

Литераторъ Майковъ.

НА ПАРОХОДО-ФРЕГАТѢ „РЮРИКЪ“.

Командиръ парохода, капитанъ-лейтенантъ Баженовъ.

Лейтенанты: Чоглоковъ, Козляниновъ и Колюбакинъ; мичманы: Ивановъ, Вогакъ, Чистяковъ, баронъ Медемъ и Муратовъ (назначенный на фр. «Полканъ»).

Корпуса морской артиллеріи прапорщикъ Головкинъ.

Корпуса штурмановъ: подпоручикъ Кулыгинъ, прапорщики Клопотовъ и Герасимовъ.

Корпуса инженеръ-механиковъ: прапорщикъ Дмитріевъ; кондукторы 2 класса: Будзинскій и Козловъ.

Вольный механикъ Пиктерсонъ.

Содержатель по коммисаріатской части, коллежскій секретарь Ухтомскій.

Медикъ, младшій врачъ Воге.

Іеромонахъ Ипполитъ.

НА КОРАБЛѢ „СИНОПЪ“.

Командиръ корабля, капитанъ 1 ранга Ендогуровъ.

Капитанъ-лейтенантъ Кутровъ. Лейтенанты: Кондогури, Викорстъ, Турушевъ, Стронскій, Шевяковъ, Конаржевскій, Долговъ, Лисицинъ и Нелединскій; мичманы: Житковъ, Апостоли, Саговскій, Самойловичъ, Власьевъ, Тударевъ, Стронскій и Рогули.

Корпуса морской артиллеріи: прапорщики Кузминъ и Ягуповъ.

Корпуса флоскихъ штурмановъ: штабсъ-капитанъ Соколовъ, прапорщики Мордовскій и Энгельманъ.

Корпуса корабельныхъ инженеровъ, подпоручикъ Родіоновъ.

Врачи: старшій, коллежскій ассесоръ Хохряковъ; младшіе: Ивановъ и Благосклонскій.

Содержатель по шкиперской части, состоящій по адмиралтейству прапорщикъ Орловъ.

Пріемщикъ груза, состоящій по ластовымъ экипажамъ прапорщикъ Косыхинъ.

Лекарскій помощникъ, коллежскій регистраторъ Орловъ.

Коммисаръ 13 класса Козловъ.

Іеромонахъ Бакчисарайскаго Успенскаго монастыря Несторъ.

НА КОРАБЛѢ „ЦЕСАРЕВИЧЪ“.

Командиръ корабля, капитанъ 1 ранга Штофрегенъ.

Капитанъ 1 ранга Андрѣевъ. Лейтенанты: Іеромузи, Палеологъ, Чаплинъ, Артюковъ, Игнатьевъ, Нарбутъ, Кореницкій, Панферовъ и Чайковскій; мичманы: Исаевичъ, Стевенъ, Бернадскій, Оленичъ-Гнененко, Вешневецкій, Мессеръ и Гладкій.

Корпуса морской артиллеріи капитанъ Швенднеръ.

Корпуса штурмановъ: поручикъ Васильевъ, прапорщики Бергъ и Наговскій.

Корпуса корабельныхъ инженеровъ прапорщикъ Катковъ.

Содержатель по шхиперской части, состоящій по адмиралтейству капитанъ Моргуновъ.

Пріемщикъ груза, состоящій по ластовымъ экипажамъ прапорщикъ Семеновъ.

Содержатель по артиллерійской части, унтеръ-цейхвахтеръ Блащиковскій.

Младшіе врачи: Зенковичъ, Левандовскій и Подгурскій.

Коммисары Савельевъ и Соколовъ.

Балаклавскаго Георгіевскаго монастыря іеромонахъ Лаврентій.

1859 г.

Отрядъ контръ-адмирала Нордмана.

(На «Илья Муромцѣ» до 13 декабря).

Штабъ эскадры (на кораблѣ «Гангудъ»).

Исправляющій должность дежурнаго штабъ-офицера, лейтенантъ Коростовецъ.

Старшій флагманскій штурманъ, подполковникъ Емельяновъ.

Старшій врачъ, надворный совѣтникъ Гринцевичъ; младшій врачъ Хальбергъ.

НА КОРАБЛѢ „ГАНГУДЪ“.

Командиръ, капитанъ 1 ранга Дюгамель.

Старшій офицеръ, капитанъ-лейтенантъ Крузенштернъ.

Лейтенанты: Ѳедоровскій 2, Средній, Зряховъ 1 и Степановъ 6; мичманы: Тишевскій 2, Палтовъ 2, Воейковъ 2, баронъ Нолькенъ, Страннолюбскій 3, Марковъ 2, Беренсъ и Нордманъ.

Корпуса морской артиллеріи: штабсъ-капитанъ Степановъ 2 и прапорщикъ Мартыновъ.

Корпуса штурмановъ: штабсъ-капитанъ Эйсмонтъ 1 и прапорщики Павловъ, Потемкинъ и Гусевъ.

Корпуса инженеръ-механиковъ: подпоручикъ Трапезниковъ и прапорщики Блиновъ и Окуневъ.

Содержатель по шкиперской части, состоящій по адмиралтейству подпоручикъ Степановъ 2.

Содержатель по артиллерійской части, арсенальныхъ ротъ прапорщикъ Виленскій.

Врачи: старшій, коллежскій ассесоръ Тростъ; младшій—докторъ медицины Фалькъ.

Коммисаръ, коллежскій регистраторъ Летавинъ.

Іеромонахъ Александро-Невской лавры Феофанъ.

Вольные механики: Лимбергъ и Бергъ.

Морскаго корпуса: гардемарины Страннолюбскій, Мартьяновъ, Дурново, Гембачевъ, Верховскій, Черкасовъ, Дьяконовъ, Елагинъ, Кашеринпновъ, Сиденснеръ и Ирецкій.

Штурманскаго училища: кондукторы Петровъ, Мальцевъ и Клыковъ.

Инженернаго и артиллерійскаго училища: кондукторы Фрелихъ, Пятаковъ и Голубевъ.

НА ФРЕГАТѢ „ГЕНЕРАЛЪ-АДМИРАЛЪ“.

Командиръ, флигель-адъютантъ капитанъ 1 ранга Шестаковъ.

Старшій офицеръ капитанъ 2 ранга Шварцъ.

Лейтенанты: Можайскій, Шумовъ, Бѣлавенецъ, Можайскій 2, Бровцынъ; мичманы: Рыковъ, Абрамовъ, Эссенъ, Назимовъ, Валицкій и де-Ливронъ.

Корпуса морской артиллеріи: штабсъ-капитанъ Антипенко и прапорщикъ Мартыновъ.

Корпуса штурмановъ: прапорщики Клопотовъ, Гусевъ и Байковъ.

Корпуса инженеръ-механиковъ: поручикъ Селянинновъ, подпоручикъ Колобнинъ и прапорщикъ Гаусманъ.

Состоящій по адмиралтейству подпоручикъ Васильевъ.

Лекаря: Васильевъ и Сильванскій.

Іеромонахъ Веніаминъ.

НА ФРЕГАТѢ „СВѢТЛАНА“.

Командиръ, капитанъ-лейтенантъ Пузино.

Лейтенанты: Полозовъ, Куроѣдовъ, Лесли, князь Ухтомскій и Рыкачевъ; мичманы: Автомоновъ, Новосильскій, Львовъ, Рыковъ, Маркіановичъ, Воейковъ и Фесунъ (при гардемаринахъ).

Корпуса штурмановъ: прапорщики Григорьевъ, Екимовъ и Гусевъ.

Корпуса морской артиллеріи прапорщикъ Мартыновъ.

Инженеръ-механики: прапорщики Зарубинъ и Стронскій.

Вольнонаемный механикъ Сикаръ.

Содержатель по шкиперской части, состоящій по адмиралтейству капитанъ Поповъ.

Коммисаръ Ларіоновъ.

Старшій врачъ, надворный совѣтникъ Мерцаловъ; младшій—коллежскій ассесоръ Смирновъ.

Коневецкаго монастыря іеромонахъ Викентій.

*

Морскаго кадетскаго корпуса гардемарины: Гильдебрантъ, Дмитріевъ, Давыдовъ, Невѣжинъ, баронъ Врангель, Цвѣтковъ, Буняковскій, Самсыгинъ, Быковъ, Крыжановскій и Бѣлаго.

Инженернаго и артиллерійскаго училища: воспитанники Великановъ, Линдебекъ и Соколовъ.

Штурманскаго училища: воспитанники Левицкій, Голдобинъ и Зиминъ.

Корпуса инженеръ-механиковъ: кондукторы 1 класса Пашининъ и Ларіоновъ.

Корпуса морской артиллеріи: кондукторы 1 класса—Архангельскій, 2-го Протасовъ и 3-го Виноградовъ.

НА ФРЕГАТѢ „ИЛЬЯ МУРОМЕЦЪ“.

Командиръ фрегата, капитанъ-лейтенантъ Стааль 2.

Старшій офицеръ, капитанъ-лейтенантъ Анкудиновъ; лейтенанты: Бошнякъ, Шамшевъ, Колтовской и Борисовъ; мичманы: Аболешевъ, Казинъ, Селивановъ, Бутаковъ, Михайловъ, Цвѣтковъ и Унковскій.

Корпуса морской артиллеріи штабсъ-капитанъ Гербаневскій.

Корпуса флотскихъ штурмановъ: подпоручикъ Семеновъ и прапорщикъ Ершевъ.

Корпуса инженеръ-механиковъ поручикъ Бѣлявъ.

Медики: старшій Кролевецкій и младшій Корневъ.

Морскаго корпуса лейтенантъ Вальронтъ.

Іеромонахъ Варлаам.

Вольные механики: Томсонъ и Плотниковъ.

НА ПАРОХОДО-ФРЕГАТѢ „ОЛАФЪ“.

Командиръ фрегата, капитанъ 1 ранга Веймарнъ.

Лейтенанты: Кроунъ, Насоновъ, Бологовской и Акимовъ; мичманы: Киселевъ, Аболешевъ, Фробенъ, баронъ Бистромъ и Озеровъ.

Корпуса штурмановъ: подпоручикъ Мендель и прапорщикъ Злобинъ.

Корпуса морской артиллеріи прапорщикъ Зеленецкій.

Инженеръ-механики: поручикъ Суйковскій и прапорщикъ Булатовъ.

Содержатель по шкиперской части, состоящій по адмиралтейству поручикъ Петровъ.

Коммисаръ Морозовъ.

Старшій врачъ надворный совѣтникъ Ярошевскій.

Троицко-Сергіевской пустыни, іеромонахъ Іоссафъ.

Морскаго кадетскаго корпуса: гардемаринъ Веймарнъ и кадетъ Веймарнъ.

Морской артиллеріи: кондукторы—1-го класса Соколовъ и 2-го, Ивановъ.

Инженеръ-механики: кондукторы 1-го класса Николаевъ и 2 го Ивановъ.

НА КОРВЕТѢ „ВОЛЪ“.

Командиръ корвета, капитанъ 2 ранга Чихачевъ.

Старшій офицеръ, капитанъ-лейтенантъ Скрыплевъ.

Лейтенанты: Стафопуло и Ковалевскій.

Мичманы: Гамовъ, графъ Оруркъ и Назимовъ.

Корпуса штурмановъ: поручикъ Казаковъ и прапорщикъ Козобинъ.

Корпуса инженеръ-механиковъ прапорщикъ Прогаско.

Медикъ Добровъ.

Вольный механикъ Бергремо.

НА КОРВЕТѢ „ПОСАДНИКЪ“.

Командиръ корвета, флигель-адъютантъ капитанъ-лейтенантъ Бирюлевъ.

Лейтенанты: Селивановъ, Сѣрковъ и Геркенъ.

Мичманы: фонъ-Шанцъ и Боровдуковъ.

Корпуса штурмановъ: подпоручикъ Чуркинъ и прапорщикъ Алехновичъ.

Вольнонаемный механикъ Яковъ Ро.

Младшій врачъ, титулярный совѣтникъ Скирмундъ.

НА КЛИПЕРѢ „НАѢЗДНИКЪ“.

Командиръ клипера, капитанъ-лейтенантъ Селивановъ.

Лейтенанты: Желтухинъ и Сусловъ; мичманы: Григорашъ и Кайсаровъ; юнкеръ Случевскій.

Корпуса штурмановъ подпоручикъ Хохловъ.

Младшій врачъ Красовскій.
Инженеръ-механикъ кондукторъ Дмитріевъ.
Корпуса морской артиллеріи кондукторъ Львовъ.

НА КЛИПЕРЪ „РАЗБОЙНИКЪ“.

Командиръ, капитанъ-лейтенантъ Ратьковъ. Лейтенанты: Кремеръ и Бурачекъ. Мичманы: Гриненбергъ и де-Ливронъ. Юнкера Сиденснеръ и Бирюлевъ.

Корпуса штурмановъ прапорщикъ Елизаровъ.

Младшій врачъ медикъ Трамбецкій.

Содержатель по механизму, инженеръ-механикъ кондукторъ Дюперонъ.

Содержатель по артиллерійской части, корпуса морской артиллеріи кондукторъ Щербининъ.

1860 г.

НА ФРЕГАТЪ „ГЕНЕРАЛЪ-АДМИРАЛЪ“..

Командиръ, флигель-адъютантъ капитанъ 1 ранга Шестаковъ.

Старшій офицеръ, капитанъ-лейтенантъ Беклешевъ; лейтенанты: Фальбе, Можайскій, Бровцынъ, Лазаревъ и Акимовъ; мичманы де-Ливронъ, Валицкій, Рыкачевъ, Рыковъ, Эссенъ, Нелидовъ, Абрамовъ, Назимовъ, Сѣмячкинъ и Евреиновъ.

Корпуса морской артиллеріи Прапорщикъ Амельфинъ.

Корпуса штурмановъ; поручикъ Елкинъ и прапорщикъ Клементьевъ.

Инженеръ-механики: подпоручикъ Колобинъ, прапорщики Гаусманъ и Рябининъ.

Лекаря: Новикъ и Спльванскій.

Состоящій по адмиралтейству подпоручикъ Васильевъ.

НА ФРЕГАТЪ „ГРОМОБОЙ“.

Командиръ, капитанъ 1 ранга Панафидинъ; старшій офицеръ, капитанъ-лейтенантъ Коршуновъ; лейтенанты: Конаржевскій, Манто, Головачевъ, Щетининъ; мичманы: Яновъ, Трубниковъ, Остромовъ, Агищевъ, Вишняковъ, Тихменёвъ и Спльверсванъ.

Корпуса морской артиллеріи поручикъ Можайскій.

Корпуса штурмановъ: штабсъ-капитанъ Дьяковъ, прапорщики Семеновъ и Ситницкій.

Инженеръ-механики: поручикъ Мироновъ, прапорщикъ Каменецкій.

Состоящій по ластовымъ экипажамъ подпоручикъ Кузнецовъ.

Состоящій по арсенальнымъ ротамъ прапорщикъ Куйванинъ.

Врачи: Георгіевскій и Левандовскій.

Іеромонахъ Палладій.

НА ФРЕГАТѢ „ОЛЕГЪ".

Командиръ, капитанъ-лейтенантъ Андреевъ; старшій офицеръ, капитанъ-лейтенантъ Бойе. Лейтенанты: Михайловъ, Ермолаевъ, Повалишинъ, фонъ-дер-Говенъ; мичманы Токаревъ, Михайловъ, Челѣевъ, Гладкій, Харзѣевъ, баронъ Бистромъ, Рыкачевъ, Развозовъ и Кохъ.

Корпуса штурмановъ: подпоручикъ Ивановъ, прапорщики Новицкій и Никитинъ.

Морской артиллеріи штабсъ-капитанъ Ивановъ.

Инженеръ-механики: подпоручикъ Угловъ, прапорщики Гредякинъ и Бурцовъ.

Врачи: Авинфіевъ и Ларіоновъ.

Состоящій по адмиралтейству подпоручикъ Яковлевъ.

Іеромонахъ Палладій.

НА КОРВЕТѢ „КАЛЕВАЛА"

Командиръ корвета, капитанъ-лейтенантъ Давыдовъ.

Старшій офицеръ, лейтенантъ Конаржевскій. Мичманы: Шихмановъ, Бахтихъ, Бирюкъ, де-Ливронъ и Полянскій.

Корпуса штурмановъ: прапорщики Герасимовъ и Мурашко.

Корпуса инженеръ-механиковъ: прапорщики Антипенко и Тулузаковъ.

Корпуса морской артиллеріи прапорщикъ Егуповъ.

Іеромонахъ Виталій.

Врачъ Сибиряковъ.

НА КЛИПЕРѢ „АБРЕКЪ".

Командиръ, капитанъ-лейтенантъ Пилкинъ. Старшій офицеръ, лейтенантъ Поповъ.

Лейтенантъ Теше. Мичманы: Тыртовъ, Авеланъ, Зеленой и Повалишинъ.

Корпуса штурмановъ прапорщикъ Салтановъ. Корпуса инженеръ-механиковъ прапорщикъ Самойловъ. Лекарь Гольдбекъ.

НА КЛИПЕРѢ „ГАЙДАМАКЪ“.

Командиръ, капитанъ-лейтенантъ Пещуровъ. Старшій офицеръ, лейтенантъ Ковалевскій; лейтенанты: Колокольцовъ и Свиньинъ; мичманы: Врангель и Меншиковъ.

Лекарь Зиневскій.

Корпуса штурмановъ прапорщикъ Пашинниковъ. Корпуса инженеръ-механиковъ прапорщикъ Свенторжецкій. Іеромонахъ Венедиктъ.

НА ЛОДКѢ „МОРЖЪ“.

Командиръ, капитанъ-лейтенантъ Кроунъ. Старшій офицеръ, лейтенантъ Арсеньевъ; лейтенантъ Фесунъ.

Корпуса штурмановъ прапорщикъ Жоховъ.

Корпуса инженеръ-механиковъ кондукторъ Олюнинъ.

1861 г.

НА ФРЕГАТѢ „ОСЛЯБЯ“.

Командиръ, капитанъ 2 ранга Назимовъ. Старшій офицеръ, капитанъ-лейтенантъ Гоесъ; лейтенанты: Тыртовъ, Авиновъ и Михайловъ (для доставленія на фрегатъ «Олегъ»). Мичманы: Рембелинскій, Ермолаевъ 2, Валицкій, Пальмгренъ, Еремѣевъ и Амосовъ. Морской артиллеріи поручикъ Богдановъ. Корпуса штурмановъ: подпоручикъ Семеновъ, прапорщики Плетневъ и Трапезниковъ. Инженеръ-механики: прапорщики Поликарповъ, Тихановъ и Николинъ (послѣдній для отвоза на «Громобой»). Медики: надворный совѣтникъ Шви и коллежскій ассесоръ фонъ-Гольстъ. Цейхвахтеръ Нестеровъ. Шкиперъ Смолкинъ. Гардемарины: Грунштремъ, Бровцынъ Ельтонинов, Милюковъ, Бландовъ, князь Ухтомскій, Тудеръ, Тырчевъ, Стромиловъ, де-Ливронъ, Малечкинъ, Гисси, Федосѣевъ. Кондукторы: корпуса штурмановъ—Барабанщиковъ и Бережныхъ инженеръ-механиковъ—Телешевъ и Ивановъ.

НА КОРВЕТѢ „НОВИКЪ“.

Командиръ, капитанъ-лейтенанъ Скрыплевъ; лейтенанты: Басаргинъ и Рогуля; мичманы: Жидковъ, Новосильскій, Нахимовъ и

Тимиревъ; гардемарины: Пеленко, Мордвиновъ , Новосильскій, Андреевъ, Ахлестышевъ и Истоминъ; юнкеръ Сназинъ. Корпуса-штурмановъ: прапорщикъ Свребцовъ кондукторы: Чупраковъ и Дуркинъ. Корпуса инженеръ-механиковъ: прапорщикъ Прогасво и кондукторъ Ѳодоровъ.

Врачъ, колежскій ассесоръ Шеломовъ.

НА КОРВЕТѢ „БОГАТЫРЬ“.

Командиръ капитанъ-лейтенантъ Чебышевъ; лейтенаты: Збышевскій и Нахимовъ; мичманы: Бурачекъ, Оленичъ-Гнененко, Леманъ, Рюминъ, Каразинъ, Этолинъ и Балкъ; гардемарины: Реуновъ, Ахлестышевъ, Фонтонъ, Лавровъ, Сарычевъ, Рогуля, Заринъ, Благодаревъ, Скрягинъ, Изенбекъ и Кутровъ. Корпуса морской артиллеріи прапорщикъ Щелкуновъ. Корпуса штурмановъ: подпоручикъ Сергѣевъ, прапорщикъ Бутыркинъ, кондукторы: Гертнеръ и Будринъ. Корпуса инженеръ-механиковъ: прапорщикъ Геймбрукъ, кондукторы: Осетровъ и Корсакъ. Шкиперъ, состоящій по ластовымъ экипажамъ прапорщикъ Зубовъ. Старшій врачъ на отрядѣ, надворный совѣтникъ Тимротъ. Въ должности секретаря на отрядѣ, титулярный совѣтникъ Цвѣтъ. Іеромонахъ Кириллъ. На корветѣ тоже отправился, командированный въ Англію, корабельный инженеръ штабсъ-капитанъ Коршиковъ.

НА КОРВЕТѢ „РЫНДА“.

Командиръ, капитанъ-лейтенантъ Сфурса-Жиркевичъ; лейтенантъ Верховскій; мичманы: Остолоповъ, Клопотовъ, Муратовъ, Балкъ и Гертнеръ; гардемарины: Вахтинъ, Барташевичъ, Зеленой и Юрковскій. Корпуса штурмановъ: подпоручикъ Васильевъ, кондукторы: Васильевъ и Купріяновъ. Корпуса инженеръ-механиковъ: прапорщикъ Архиповъ и кондукторъ Соколовъ. Судовой врачъ, колежскій ассесоръ Павлицкій.

1862 г.

НА ФРЕГАТѢ „ДМИТРІЙ ДОНСКОЙ“.

Командиръ, фрегата капитанъ-лейтенантъ Беклешовъ.

Старшій офицеръ лейтенантъ Брылкинъ; лейтенанты: Телегинъ, Волосовъ, Боиль, князь Мещерскій, Гирсъ и Седлецкій; мичманъ Терентьевъ. Корпуса морской артиллеріи, поручикъ Юзефовичъ. Корпуса штурмановъ: подполковникъ Халезовъ и подпоручикъ То-

миловъ (для занятій съ гардемаринами); по судовой части—поручикъ Скрябинъ и прапорщикъ Семеновъ. Корпуса инженеръ-механиковъ: подпоручикъ Грицко и прапорщикъ Ивановъ. Врачи: надворный совѣтникъ Сброжекъ, коллежскій ассесоръ Садоковъ и титулярный совѣтникъ Бучинъ. Священникъ Іоаннъ Ардашевъ.

Гардемаринъ 52 челов. и кондукторовъ корпуса штурмановъ 61.

НА КЛИПЕРѢ „АЛМАЗЪ“.

Командиръ, капитанъ-лейтенантъ Зеленый 5. Лейтенанты: Сутковой (стар. офиц.) и Михайловъ 5; мичманы: Тарасовъ, баронъ Медемъ и баронъ Нолкенъ; гардемарины: Линденъ, Римскій-Корсаковъ, Андреевъ и Бахтѣяровъ; корпуса штурмановъ: подпоручикъ Петровъ, кондукторы Болотовъ и Мордовинъ; корпуса инженеръ-механиковъ: подпоручикъ Екимовъ, кондукторы Мокѣевъ и Рогозинъ.

НА КЛИПЕРѢ „ЖЕМЧУГЪ.“

Командиръ, капитанъ-лейтенантъ Шварцъ 2-й; лейтенанты: Литке 2 (стар. офиц.), Кислинскій и Болотниковъ; мичманы: Толбузинъ и Збышевскій.

Корпуса штурмановъ, подпоручикъ Арцыбашевъ.

Корпуса инженеръ-механиковъ прапорщикъ Екимовъ.

Медикъ Кудряшевъ.

Гардемарины: Полушкинъ, Хвостовъ, Сильверсванъ и Измайловъ; кондукторы: Баршацкій, Хвицкій, Александровъ и Вавиловъ.

НА ШКУНѢ „САХАЛИНЪ“.

Командиръ, капитанъ-лейтенантъ Корниловъ.

Старшій офицеръ, лейтенантъ Валицкій; мичманъ Ратли.

Корпуса штурмановъ поручикъ Трапезниковъ.

Врачъ Розовъ.

НА ТРАНСПОРТѢ „ГИЛЯКЪ“.

Командиръ, капитанъ-лейтенантъ Энквистъ. Лейтенантъ Шульцъ 3, мичманъ Безумовъ. Корпуса штурмановъ прапорщикъ Винтеръ. Лекарь Дмитріевъ.

Отрядъ контръ-адмирала Лесовскаго.

Флагъ-капитанъ, капитанъ-лейтенантъ Соковнинъ.

1863 г.

НА ФРЕГАТѢ „АЛЕКСАНДРЪ НЕВСКІЙ“.

Командиръ, капитанъ 1 ранга Ѳедоровскій. Старшій офицеръ, капитанъ-лейтенантъ Пилкинъ; лейтенанты: Николевъ, Коскуль, Моисѣевъ, Новосильскій, Полозовъ, Соколовъ и Сѣмячкинъ; мичманы: Вишняковъ и Сазоновъ. Корпуса морск. артил. капитанъ Гавриловъ. Корпуса штурмановъ: капитанъ Дьяковъ и прапорщикъ Петровъ. Корпуса инженеръ-механики: подпоручикъ Гаусманъ и прапорщикъ Сергѣевъ. Содержатель по шхиперской части, коллежскій регистраторъ Бертельсонъ. Содержатель по коммисаріаткой части, коллежскій регистраторъ Яковлевъ. Лекаря: Хохряковъ и Сайкевичъ. Іеромонахъ Похомій.

НА ФРЕГАТѢ „ПЕРЕСВѢТЪ“.

Командиръ, капитанъ-лейтенантъ Копытовъ; старшій офицеръ, лейтенантъ Гаддъ; лейтенанты: Моисѣевъ, Гренквистъ, Стромиловъ и Еслендеръ; мичманы: Гессенъ, Афанасьевъ и Давыдовъ. Корпуса морской артиллеріи штабсъ-капитанъ Фридовскій. Корпуса флотскихъ штурмановъ, подпоручикъ Курьянъ. Инженеръ-механики: подпоручикъ Абрашкевичъ, прапорщики Швирскій и Гавриловъ. Состоящій по адмиралтейству поручикъ Плюснинъ. Корпуса морской артиллеріи поручикъ Штилевъ. Лекаря: Тростъ и Іогансенъ.

НА КОРВЕТѢ „ВАРЯГЪ“.

Командиръ, капитанъ-лейтенантъ Лундъ.

Старшій офицеръ, лейтенантъ Шафровъ; лейтенанты: Бопль, Бологовской, Ивановъ, Фесунъ, Татариновъ и фонъ-Гринвальдъ; мичманъ Бауеръ. Морской артиллеріи прапорщикъ Кугушевъ. Корпуса штурмановъ: поручикъ Семеновъ, прапорщики Кмита и Кузнецовъ. Лекарь Ларіоновъ. Іеромонахъ Платонъ.

НА КОРВЕТѢ „ВИТЯЗЬ“.

Командиръ, капитанъ-лейтенантъ Кремеръ.

Старшій офицеръ, лейтенантъ Колтовской; лейтенанты: Кашинцевъ, Воейковъ, Якобсонъ и Унковскій; мичманы: Булыгинъ, Вилькенъ и Черкасовъ. Лекарь Корневъ. Корпуса морской артиллеріи прапорщикъ Амельфитъ. Инженеръ-механики: Бетихеръ и Астаповъ. Корпуса штурмановъ, прапорщики Семеновъ и Козловъ. Іеромонахъ Дороѳей.

НА КЛИПЕРѢ „АЛМАЗЪ“.

Командиръ, капитанъ-лейтенантъ Зеленый. Лейтенанты: Михайловъ, Тарасовъ и Нолкенъ.

Корпуса штурмановъ подпоручикъ Петровъ.

Корпуса инженеръ-механиковъ подпоручикъ Екимовъ.

Врачъ Витковскій.

НА ФРЕГАТѢ „ОЛЕГЪ“.

Командиръ, капитанъ 2 ранга Андреевъ.

Старшій офицеръ, лейтенантъ Ермолаевъ. Лейтенанты: Декъ, Кологривовъ, Извѣковъ, Нелидовъ; мичманы: Алексіано, Шишко, Емельяновъ и Перскій. Корпуса морской артиллеріи подпоручикъ Головкинъ. Корпуса штурмановъ: подпоручикъ Ивановъ, прапорщики Никитинъ и Новицкій. Врачи: Георгіевскій и Кимонтъ. Состоящій по адмиралтейству подпоручикъ Яковлевъ.

Іеромонахъ Филимонъ.

1864 г.

НА ФРЕГАТѢ „ДМИТРІЙ ДОНСКОЙ“.

Командиръ, капитанъ 1 ранга баронъ Майдель.

Старшій офицеръ, капитанъ-лейтенантъ Брылкинъ; лейтенанты: Аболешевъ, Кислинскій, Бонль, Гирсъ, князь Мещерскій, Рыкачевъ и Мессеръ. Корпуса морской артиллеріи поручикъ Юзефовичъ. Корпуса штурмановъ: поручикъ Трапезниковъ, подпоручикъ Томиловъ, прапорщики: Андреевъ 1-й, Борисовъ и Андреевъ 2-й.

Корпуса инженеровъ механиковъ: подпоручикъ Грицко 1 и прапорщикъ Александровъ.

Старшій врачъ, надворный совѣтникъ Зброжекъ; младшій врачъ лекарь Дмитріевъ.

Содержатель по артиллерійской части, титулярный совѣтникъ Бучинъ.

Содержатель по коммисаріатской части, коллежскій регистраторъ Шкистъ.

Содержатель по шхиперской части, коллежскій регистраторъ Алексѣевъ.

Гардемаринъ 56, кондукторовъ корпуса штурмановъ 39, кондукторовъ инженеровъ-механиковъ 2, ун.-офиц. 1 класса 2; корпуса морской артиллеріи ун.-офиц. 1 класса 2, 2-го класса 2.

Іеромонахъ Анастасій.

НА КОРВЕТѢ „ВИТЯЗЬ“.

Командиръ, капитанъ 2 ранга Кремеръ.

Старшій офицеръ, капитанъ-лейтенантъ Колтовской; лейтенанты: Крузенштернъ, Кашинцевъ, Унковскій и Корниловъ; мичманы: баронъ Клодтъ-фонъ-Юргенсбургъ и Барковскій.

Морской артиллеріи прапорщикъ Манакуловъ.

Корпуса штурмановъ: подпоручикъ Ивановъ и прапорщикъ Подосеновъ.

Инженеръ-механики: прапорщики: Астаповъ и Кондратьевъ.

Младшій врачъ, коллежскій ассесоръ Корневъ.

Гардемаринъ 5, юнкеровъ 2, кондукторовъ инженеръ-механиковъ 2, инженеръ-механиковъ юнкеръ 1, кондукторовъ флотскихъ штурмановъ 2, морской артиллеріи ун. оф. 1 класса 2.

Священникъ Конидій Коченовскій.

НА ТРАНСПОРТѢ „ГИЛЯКЪ.“

Командиръ, капитанъ-лейтенантъ Энквистъ.

Старшій офицеръ лейтенантъ Щетининъ и лейтенантъ Ѳомичевъ; мичманы: Боиль и Конкевичъ. Корпуса штурмановъ подпоручикъ Дараганъ; врачъ Салтыковъ.

1865 г.

НА ФРЕГАТѢ „ДМИТРІЙ ДОНСКОЙ.“

Командиръ, капитанъ 1 ранга баронъ Майдель. Лейтенанты: Аболешевъ (старшій офицеръ), Кислинскій, Тимьянскій, Невельской, Мессеръ, Рыкачевъ, Евреиновъ, князь Гагаринъ и Челѣевъ.

Корпуса морской артиллеріи штабсъ-капитанъ Юзефовичъ.

Корпуса штурмановъ: поручикъ Трапезниковъ, подпоручикъ Пономаревъ и прапорщики: Андреевъ 1-й, Борисовъ и Андреевъ 2.

Корпуса инженеръ-механиковъ: поручикъ Грицко и прапорщикъ Быковскій.

Врачи: Зброжекъ и Баумбахъ.

Содержатели: по артеллерійской части, титулярный совѣтникъ Бучинъ, по шкиперской—провинціальный секретарь Алексѣевъ, по Коммисаріатской—коллежскій регистраторъ Шкистъ.

Іеромонахъ Анастасій.

НА ФРЕГАТѢ „ПЕРЕСВѢТЪ“.

Командиръ, капитанъ-лейтенантъ Копытовъ.

Старшій офицеръ, капитанъ-лейтенантъ Бровцынъ; лейтенанты

Мессеръ, Бутримовъ, Новосильскій, Зеленый и баронъ Врангель: мичманы: Телегинъ, Кузьминъ, и Шестинскій. Корпуса морской артиллеріи прапорщикъ Дережинскій. Корпуса флотскихъ штурмановъ: подпоручикъ Арцыбашевъ, прапорщики Шенуринъ и Новицкій. Инженеръ-механики: подпоручики Абрашкевичъ и Волковъ, прапорщикъ Зуевъ.

Состоящій по портовымъ экипажамъ поручикъ Плюснинъ; корпуса морской артиллеріи коллежскій секретарь Шпиневъ; коммисаръ, коллежскій регистраторъ Спиридоновъ.

Старшій врачъ Облочинскій и младшій врачъ Гумилевъ.

Іеромонахъ Митрофанъ.

Утитель надворный совѣтникъ Шнейдеръ.

Фабрикантъ Кемперъ.

Гардемаринъ 10, кондукторовъ флотскихъ штурмановъ 2, кондукторовъ инженеръ-механиковъ 5, юнкеръ 1, артиллерійскихъ унтеръ-офицеровъ 1 класса 3.

НА КОРВЕТѢ „АСКОЛЬДЪ“.

Командиръ, капитанъ-лейтенантъ Полозовъ.

Лейтенанты: Лазаревъ (старш. офиц.) Энгельмъ, баронъ Бистромъ, Камневъ, Коленкинъ, Крускопфъ и Старицкій.

Мичманы: Бландовъ и Власьевъ.

Корпуса морской артиллеріи прапорщикъ Челягинъ.

Корпуса штурмановъ: подпоручикъ Елизаровъ и прапорщикъ Игнатьевъ.

Корпуса инженеръ-механиковъ: подпоручикъ Бурцовъ, прапорщики Петренко и Ставицкій.

Младшій врачъ, коллежскій ассесоръ Садоковъ.

Гардемаринъ 5, корпуса штурмановъ—кондукторъ 1, корпуса инженеръ-механикъ кондукторовъ 3, юнкеръ 1, флотскій юнкеръ 1, корпуса морской артиллеріи унтеръ-офицеръ 1-го класса 1.

Іеромонахъ Венидиктъ.

НА КЛИПЕРѢ „ИЗУМРУДЪ“.

Командиръ, капитанъ-лейтенантъ Брылкинъ.

Старшій офицеръ; лейтенантъ Боиль 3.

Лейтенанты: Татариновъ, Тихменевъ и Гамбачевъ.

Мичманы: Павловскій и Кази.

Корпуса штурмановъ: подпоручикъ Екимовъ, кондукторы Головлевъ и Лукашевичъ.

Корпуса инженеръ-механиковъ кондукторовъ 3, унтеръ-офицеровъ 1-го класса 2, корпуса морской артиллеріи 1.

Лекарь Богдановъ. Вольнонаемный механикъ 1 разряда Валонгъ.

Гардемарины: Головизнинъ, Давыдовъ, Тыриновъ и Вонлярлярскій; юнкеръ Веригинъ.

НА ШКУНѢ „АЛЕУТЪ“.

Командиръ, лейтенантъ Рогуля.
Старшій офицеръ, лейтенантъ Этолинъ.
Мичманы: Лавровъ и баронъ Икскуль.
Гардемаринъ Конкевичъ.
Корпуса штурмановъ поручикъ Пашинниковъ.
Врачъ Павловъ-Сильванскій.

НА ЛОДКѢ „СОБОЛЬ“.

Командиръ, капитанъ-лейтенантъ Пилкинъ.
Старшій офицеръ, лейтенантъ Григорашъ.
Лейтенантъ Ермолаевъ. Мичманъ Конкевичъ.
Корпуса штурмановъ подпоручикъ Клементьевъ.
Корпуса инженеръ-механиковъ прапорщикъ Шестеровъ.
Лекарь коллежскій ассесоръ Вендтъ.
Гардемаринъ Паренаго.

1866 г.

НА ФРЕГАТѢ „СВѢТЛАНА“.

Командиръ фрегата, капитанъ-лейтенантъ Дрешеръ.

Лейтенанты: Волосовъ, Кашинцовъ, Невельской, Воейковъ, баронъ Врангель, Каразинъ, Рыкачевъ, Свищевъ, Евреиновъ, Дурново и Леманъ. Мичманъ Пономаревъ.

Корпуса морской артиллеріи: поручикъ Карлюгинъ и прапорщикъ Соколовъ.

Корпуса штурмановъ: поручикъ Трапезниковъ, прапорщики Будринъ и Борисовъ.

Корпуса инженеръ-механиковъ: подпоручики Сергѣевъ 1-й, Сергѣевъ 2-й и прапорщикъ Фрелихъ.

Врачи: надворный совѣтникъ Смирновъ и коллежскій ассесоръ Кербергъ.

Шхиперъ, подпоручикъ Щелкуновъ.

Іеромонахъ Исидоръ.

Пѣхотнаго Островскаго полка подпоручикъ Фонъ-Лоренсгофъ.

Гардемаринъ 40, кондукторовъ корпуса штурмановъ 55, кондукторовъ инженеръ-механиковъ 10, юнкеровъ 4, и корпуса инженеръ-механиковъ 1, унтеръ-офицеръ 1 класса 1, корпуса морской артиллеріи 4.

Баталеръ Ивачовъ.

НА ФРЕГАТѢ „ГЕНЕРАЛЪ-АДМИРАЛЪ“.

Командиръ, капитанъ 1 ранга Бутаковъ.

Старшій офицеръ, капитанъ-лейтенантъ Тыртовъ.

Лейтенанты: Челѣевъ, Валицкій, Развозовъ, Фонтонъ, Зигури и Вернандеръ. Мичманы: Тыртовъ, Ломенъ, Чихачевъ, Бергъ и Герарди.

Морской артиллеріи поручикъ Раевскій.

Флотскихъ штурмановъ: капитанъ Костинъ, подпоручикъ Козловъ и прапорщикъ Петровъ 17.

Инженеръ-механики: подпоручикъ Рябининъ, прапорщики Великановъ и Тимофѣевъ.

Старшій врачъ, коллежскій ассесоръ Новикъ; младшій врачъ, коллежскій ассесоръ Алексѣевъ.

Содержатель по артиллерійской части, губернскій секретарь Егоровъ; содержатель по шхиперской части, коллежскій регистраторъ Волковъ.

Игуменъ Аполинарій.

Гардемарины: Вердеревскій, Боиль, Александровскій и Скворцевъ; корпуса штурмановъ кондукторы Филисовъ и Храпоновскій; инженеръ-механики, кондукторы: Рябковскій, Антипа, Семенюта, Изотовъ и Сиденснеръ.

Морской артиллеріи унтеръ-офицеры 1 класса: Конотавскій, Мироновъ, Александровъ, Маладеловскій и Петровъ.

Прусскій подданный, учитель музыки Вильгельмъ.

Инженеръ-механикъ, унтеръ-офицеръ 1 класса Дьячковъ.

НА ФРЕГАТѢ „ОСЛЯБЯ“.

Свиты Его Императорскаго Величества контръ-адмиръ Посьетъ.

Флагъ-офицеры: лейтенантъ Атанасковичъ и мичманъ Зеленый.

Оберъ-аудиторъ баронъ Буксгевденъ.

Командиръ фрегата, капитанъ 2 ранга Кремеръ.

Старшій офицеръ, капитанъ-лейтенантъ Акимовъ.

Лейтенанты: Авиновъ, Новоспльскій, Гессенъ и Извѣковъ; мичманы: Тудеръ, Зоринъ, Лангъ, князь Голицинъ.

Морской артиллеріи поручикъ Конокотинъ.

Флотскихъ штурмановъ: поручикъ Хохловъ и прапорщики Шмидтъ и Басковъ.

Инженеръ-механики: подпоручикъ Тихановъ, прапорщики Кондратьевъ и Бегровъ.

Медики: Кудринъ и Перелыгинъ.

Іеромонахъ Похомій.

Шкиперъ Смолкинъ, коммисаръ Климовъ и цейхвахтеръ Бутрюмовъ.

Состоящіе при Его Высочествѣ: флигель-адъютантъ капитанъ 2 ранга баронъ Шилингъ, дѣйствительный статскій совѣтникъ Веселаго и протоіерей Рожественскій.

НА КОРВЕТѢ „ГРИДЕНЬ“.

Командиръ, капитанъ-лейтенантъ Конаржевскій.

Старшій офицеръ, лейтенантъ Якобсонъ. Лейтенанты: Назимовъ, Алехновичъ; мичманы: Быковъ, Воейковъ 4-й и Завалишинъ. Корпуса штурмановъ: подпоручикъ Семеновъ 9-й и прапорщикъ Марковскій. Инженеръ-механики: подпоручикъ Стронскій и прапорщикъ Толузаковъ. Врачъ Кудрявцевъ. Іеромонахъ Филимонъ.

НА КОРВЕТѢ „ВИТЯЗЬ“.

Командиръ, капитанъ 2 ранга Зеленый.

Старшій офицеръ, лейтенантъ Лазаревъ. Лейтенанты: Мертваго, Булыгинъ и Алексіано. Мичманы: Броневскій, Щетининъ, Остелецкій и Перелешинъ. Корпуса морской артиллеріи прапорщикъ Манакуловъ. Корпуса штурмановъ: подпоручикъ Ивановъ 7-й и прапорщикъ Левицкій.

Инженеръ-механики: подпоручикъ Астаповъ, прапорщики Сиверсъ и Савельевъ.

Врачъ Карновичъ.

Іеромонахъ Израиль.

НА КЛИПЕРѢ „ВСАДНИКЪ“.

Командиръ, капитанъ-лейтенантъ Михайловъ.

Старшій офицеръ, лейтенантъ Бахтинъ.

Лейтенанты: Федотовъ и Зубовъ; мичманы: Рогуля, Кутровъ и Ермолаевъ.

Корпуса штурмановъ прапорщикъ Васильевъ.

Корпуса инженеръ-механиковъ: прапорщики Харламовъ и Масленниковъ.

Младшій врачъ, коллежскій ассесоръ Красовскій.

Гардемарины: Столыпинъ, князь Долгорукій, Андреевъ и князь Мышецкій.

Корпуса штурмановъ, кондукторы, Якобсонъ и Клюевъ; корпуса инженеръ-механиковъ кондукторы: Хлоповъ и Ильинъ.

НА ЛОДКѢ „ГОРНОСТАЙ“.

Командиръ, лейтенантъ графъ Литке.

Лейтенанты: Пальмгренъ и Амосовъ; мичманы: Юрьевъ и Табулевичъ.

Корпуса штурмановъ подпоручикъ Петровъ 16. Инженеръ-механикъ прапорщикъ фонъ-Вонгазъ.

Врачъ, коллежскій ассесоръ Скирмундъ.

1867 г.

НА ФРЕГАТѢ „АЛЕКСАНДРЪ НЕВСКІЙ“.

Командиръ, капитанъ 2 ранга Кремеръ.

Старшій офицеръ, капитанъ-лейтенантъ Ермолаевъ; лейтенанты: Декъ, Вишняковъ, Гессенъ, Тудеръ, Зоринъ, Зеленый; мичманы: Икскуль, Остелецкій, Лангъ и Шкотъ. Морской артиллеріи подпоручикъ Деражинскій. Корпуса штурмановъ: штабсъ-капитанъ Хохловъ, подпоручикъ Левицкій и прапорщикъ Погожевъ. Инженеръ-механики: подпоручикъ Гаусманъ, прапорщики Ивановъ и Бегровъ. Лекарь Кудринъ. Аудиторъ Щербатовъ. Іеромонахъ Пахомій.

НА ФРЕГАТѢ „ДМИТРІЙ ДОНСКОЙ“.

Командиръ, капитанъ-лейтенантъ Дреперъ.

Старшій офицеръ, лейтенантъ Верховскій. Лейтенанты: Дубровинъ, Лавровъ, Невельской, Мессеръ, Вишняковъ, Дурново, Рогуля, Скрягинъ и Кутровъ; мичманы: Пономаревъ и Макаровъ.

Корпуса Морской артиллеріи: поручикъ Карлюгинъ и прапорщикъ Соколовъ.

Корпуса штурмановъ: поручикъ Пашинниковъ, прапорщики: Чуп-

раковъ и Мочалинъ. Корпуса инженеръ-механиковъ: поручикъ Сергѣевъ и прапорщики Александровъ и Зуевъ: Врачи: Кролевецкій и Левицкій.

Содержатели: по шкиперской части поручикъ Ковескій, по комиссаріатской—провинціальный секретарь Шкистъ, по артиллерійской—коллежскій регистраторъ Ивановъ.

Іеромонахъ Исидоръ.

НА КОРВЕТѢ „ВИТЯЗЬ“.

Командиръ, капитанъ 2 ранга Зеленый 3.

Лейтенанты: Михайловъ (стар. офиц.), Толбухинъ, Калантаевъ и Алексіано; мичманы: Даниловъ, Кочуковъ, Постельниковъ и Никоновъ.

Корпуса морской артиллеріи прапорщикъ Булычевъ.

Корпуса флотскихъ штурмановъ: подпоручикъ Ивановъ 7 и прапорщикъ Мерцаловъ.

Инженеръ-механики: подпоручикъ Астаповъ и прапорщики Кондратьевъ и Тюхеевъ.

Лекарь Левандовскій.

Іеромонахъ Митрофанъ.

1868 г.

НА ФРЕГАТѢ „ДМИТРІЙ ДОНСКОЙ“.

Командиръ, капитанъ 2 ранга Дрешеръ.

Старшій офицеръ, капитанъ-лейтенантъ Верховскій; лейтенанты: Челѣевъ, Дубровинъ, Лавровъ, Врангель, Вишняковъ, Дурново, Рогуля, Скрягинъ, Кутровъ и Пономаревъ.

Корпуса морской артиллеріи: штабсъ-капитанъ Юзефовичъ и прапорщикъ Соколовъ.

Корпуса штурмановъ: штабсъ-капитанъ Пашинниковъ, прапорщики Чупраковъ и Мочалинъ.

Корпуса инженеръ-механиковъ: поручикъ Сергѣевъ, поручикъ Александровъ.

Врачи: Витковскій и Коржавинъ.

Состоящій по адмиралтейству подпоручикъ Сынкевичъ (по шкиперской части), провинціальный секретарь Шкистъ (по коммисаріатской части), коллежскій регистраторъ Ивановъ (по артиллерійской части).

Іеромонахъ Митрофанъ.

НА КОРВЕТѢ „АСКОЛЬДЪ“.

Командиръ, капитанъ-лейтенантъ Казнаковъ.

Старшій офицеръ, лейтенантъ баронъ Бистромъ и лейтенанты Сиденснеръ, Бландовъ; мичманы: Заринъ, Шаховской, Бабицынъ и князь Ухтомскій.

Корпуса Морской артиллеріи прапорщикъ Челминъ

Корпуса флотскихъ штурмановъ: штабсъ-капитанъ Елизаровъ и прапорщикъ Игнатьевъ.

Инженеръ-механики: поручикъ Венецкій, прапорщики Петренко и Олюнинъ.

Врачъ Солнцевъ.

Іеромонахъ Венедиктъ.

НА КЛИПЕРѢ „ВСАДНИКЪ“.

Командиръ, капитанъ-лейтенантъ Михайловъ.

Старшій офицеръ, лейтенантъ Бахтинъ.

Лейтенанты: Зубовъ, Истоминъ и Остелецкій; мичманы: Чириковъ и Десятовъ.

Корпуса артиллеріи подпоручикъ Колчакъ 3.

Корпуса штурмановъ прапорщикъ Васильевъ.

Корпуса инженеръ-механиковъ прапорщикъ Ильинъ.

Врачъ Ленскій.

XXVII.

ВѢДОМОСТЬ

О ЧИСЛѢ ОФИЦЕРОВЪ И НИЖНИХЪ ЧИНОВЪ, БЫВШИХЪ НА СУДАХЪ, ПРИ ОТПРАВЛЕНІИ ИХЪ ВЪ ДАЛЬНІЯ ПЛАВАНІЯ.

№№ судовъ.	Годъ отправленія въ заграничное плаваніе.	НАЗВАНІЕ СУДОВЪ.	КОМАНДИРЫ.	Флотскихъ. Адмираловъ.	Штабъ-офицер.	Оберъ-офицер.	Гардемаринъ и юнкеровъ.	Унтеръ-офицер.	Рядовыхъ.
1	1853	Транспортъ «Нѣманъ».	Капитанъ-лейт. Шкотъ	—	1	7	—	6	47
2	—	Корветъ «Наваринъ».	— — Истоминъ. . .	—	1	7	—	10	119
3	—	Шкуна «Востокъ».	Лейт. Римскій-Корсаковъ . . .	—	—	3	—	2	19
4	—	Фрегатъ «Діана».	Капит.-лейт. Лесовскій. . . .	—	1	11	—	25	291
5	—	Фрегатъ «Паллада».	Флигель-адъют., к.-л. Унковскій.	—	2	10	4	55	304
		Начальникъ отряда,	*контръ-адмиралъ Беренсъ.*						
6	1856	а) Корабль «Выборгъ».	К. 1 ранга Дюгамель	1	3	20	12	60	755
7	—	б) Фрегаты: «Палканъ».	К. 2 ранга Юшковъ.	—	1	11	6	25	541
8	—	в) — «Касторъ».	К. 1 ранга Панафидинъ . . .	—	2	11	5	25	319
9	—	г) — «Олафъ».	К. 1 ранга Веймарнъ	—	1	11	5	20	274
10	—	и д) Бригъ «Филоктетъ».	К.-л. Пузино	—	1	7	—	8	117
11	—	Фрегатъ «Аврора».	К. 2 ранга Тироль	—	4	8	—	27	289
12	—	Корветъ «Оливуца».	К. 2 р. Римскій-Корсаковъ . .	—	2	7	—	14	144
13	—	Транспортъ «Двина».	К.-л. Бутаковъ	—	1	8	—	12	70
14	—	Фрегатъ «Аскольдъ».	Ф.-а. к. 1 р. Унковскій . . .	—	1	13	4	39	365
		Начальникъ отряда,	*К. 1 ранга Лихачевъ.*						
15	1857	Корветы: «Удавъ».	К.-л. Попондопуло	—	2	8	7	16	124
16	—	— «Рысь».	К. 2 ранга Кульчитскій . . .	—	1	7	7	13	124
17	—	— «Зубрь.	К.-л. Астаповъ	—	1	6	7	10	126
		Начальникъ отряда,	*К. 1 ранга Винкъ.*						
18	—	Корветы: «Буйволъ».	К.-л. Макухинъ	—	1	6	1	8	137
19	—	— «Вепрь».	К. 1 ранга Винкъ	—	1	8	—	3	126
20	—	— «Волкъ».	К. 2 ранга Карповъ.	—	1	6	2	8	125

Корпуса морской артиллеріи.		Корпуса флотск. штурмановъ.		Инженеръ-механик.		Ластов., рабоч. и портов. экипажей.		Нестроевыхъ.		Вольнонаемныхъ.		Машинистовъ.	Кочегаровъ.	Арсенальныхъ ротъ.	Лицъ не принадлежащихъ къ Морскому вѣдомству.	Священнослужителей.	ИТОГО.
Офицеровъ.	Кондукторовъ.	Офицеровъ.	Кондукторовъ.	Офицеровъ.	Кондукторовъ.	Офицеровъ.	Нижнихъ чиновъ.	Офицеровъ.	Нижнихъ чиновъ.	Механиковъ.	Машинистовъ.						
—	1	2	—	—	1	—	—	12	4	—	—	—	—	—	—	—	81
—	—	3	—	—	—	—	—	—	10	—	—	—	—	—	—	—	150
—	1	1	—	1	—	—	—	—	9	—	—	—	—	—	—	—	36
1	3	4	46	—	—	—	—	—	10	—	—	—	—	—	5	—	397
1	—	3	—	1	—	—	—	—	46	—	—	—	—	—	—	—	426
2	2	6	4	4	6	1	5	5	30	—	—	1	31	—	—	1	949
1	4	3	4	2	4	—	5	2	14	—	—	1	43	—	—	1	668
2	—	3	3	—	—	1	8	3	7	—	—	—	—	—	—	1	390
2	4	3	6	3	3	1	3	4	21	—	—	1	30	—	1	1	394
—	2	2	3	—	—	—	8	1	4	—	—	—	—	—	—	—	153
1	4	2	—	—	—	2	—	1	21	—	—	—	—	—	—	1	360
—	2	1	—	—	—	—	—	1	15	—	—	—	—	—	—	—	186
—	2	2	—	—	—	—	—	1	22	—	—	—	—	—	—	—	118
1	5	3	1	1	2	—	14	—	2	1	—	2	29	—	—	—	483
1	1	3	—	2	—	1	—	2	5	1	2	—	10	—	—	—	185
1	2	2	—	1	—	—	—	1	2	—	2	—	14	—	—	—	177
1	—	2	—	1	1	—	—	1	6	—	2	—	10	—	—	—	174
1	—	2	2	—	1	1	15	—	5	—	—	—	—	—	—	—	184
1	2	2	2	2	1	15	1	9	—	—	—	—	—	—	—	—	173
1	—	2	—	1	2	—	14	1	6	—	—	—	—	—	—	—	166

№№ судовъ.	Годъ отправленія въ заграничное плаваніе.	НАЗВАНІЕ СУДОВЪ.	КОМАНДИРЫ.	Флотскихъ. Адмираловъ	Штабъ-офицер.	Оберъ-офицер.	Гардемаринъ и юнкеровъ.	Унтеръ-офицер.	Рядовыхъ.
		Начальникъ отряда,	*К. 1 ранга Кузнецовъ.*						
21	1857	Корветы: «Воевода».	К.-л. Брюммеръ	—	2	7	—	17	134
22	—	— «Новикъ».	Кап.-лейт. Стааль	—	1	6	4	17	134
23	—	— «Бояринъ».	К. 2 ранга Гревенсъ	—	1	7	—	16	133
24	—	Клипера: «Джигитъ».	К.-л. Майдель.	—	1	5	—	8	62
25	—	— «Пластунъ».	К.-л. Мацкевичъ.	—	1	5	—	8	69
26	—	— «Стрѣлокъ».	К.-л. Ѳедоровичъ.	—	1	5	—	6	61
		Начальникъ отряда,	*К. 1 ранга Поповъ.*						
27	1858	Корветы: «Рында».	К.-л. Андреевъ	—	3	7	3	10	129
28	—	— «Гридень».	К.-л. Стромиловъ.	—	1	8	3	10	125
29	—	Клиперъ «Опричникъ».	К.-л. Ѳедоровскій	—	1	7	—	3	64
		Начальникъ отряда,	*Контръ-адмиралъ Истоминъ.*						
30	—	а) Корабль «Ретвизанъ».	К. 1 ранга баронъ Таубе. .	—	3	17	18	68	687
31	—	б) Фрегатъ «Громобой».	К. 1 ранга Изыльметьевъ. .	—	2	18	10	47	474
32	—	в) Корветы «Медвѣдь».	К.-л. Чебышевъ	—	2	7	—	12	124
33	—	г) — «Баянъ».	К. 2 ранга Истоминъ	—	1	12	4	21	212
34	—	и д) Пар. фрег. «Рюрикъ».	К.-л. Баженовъ	—	1	8	4	14	162
35	—	Корабли «Синопъ».	К. 1 ранга Ендогуровъ . . .	—	2	17	—	77	842
36	—	— «Цесаревичъ».	К. 1 ранга Штофрегенъ . . .	—	2	16	—	—	—

Корпуса морской артиллеріи.		Корпуса флотск. штурмановъ.		Инженеръ-механиковъ.		Ластов., рабоч. и портов. экипажей.		Нестроевыхъ.		Вольнонаемныхъ.		Машинистовъ.	Кочегаровъ.	Арсеналъныхъ ротъ.	Лицъ не принадлежащихъ Морскому вѣдомству.	Священнослужителей.	ИТОГО.
Офицеровъ.	Кондукторовъ.	Офицеровъ.	Кондукторовъ.	Офицеровъ.	Кондукторовъ.	Офицеровъ.	Нижнихъ чиновъ.	Офицеровъ.	Нижнихъ чиновъ.	Механиковъ.	Машинистовъ.						
—	3	4	—	—	—	—	—	2	1	1	—	1	—	—	1	1	174
1	2	3	—	—	—	—	4	3	—	—	2	—	—	—	—	—	177
1	2	3	—	—	—	—	6	3	—	—	2	—	—	—	—	—	174
—	2	3	—	—	—	—	6	1	—	1	2	—	—	—	—	—	91
—	3	2	—	—	—	—	5	1	—	1	1	—	—	—	—	—	96
—	2	2	—	—	—	—	5	1	—	1	1	—	—	—	—	—	85
—	2	2	—	1	1	—	—	—	26	—	—	—	—	—	—	—	134
	2	2	—	1	—	—	—	1	32	—	—	—	—	—	—	—	135
—	1	2	—	—	1	—	—	—	33	—	—	—	—	—	—	—	112
3	2	4	3	3	6	1	11	—	—	3	2	—	—	—	—	1	832
2	1	4	2	3	6	1	10	1	—	1	—	—	—	1	2	—	585
—	2	2	2	1	5	—	7	—	—	—	1	4	15	—	—	—	184
—	3	2	2	2	3	—	8	—	—	1	4	2	32	1	1	1	312
1	2	3	2	2	5	—	6	2	—	1	—	—	36	—	—	1	250
2	—	3	—	1	—	3	—	4	7	—	—	—	—	—	—	1	960
1	—	3	—	1	—	2	—	—	6	—	—	—	—	—	—	1	—

№№ судовъ.	Годъ отправленія въ заграничное плаваніе.	НАЗВАНІЕ СУДОВЪ.	КОМАНДИРЫ.	Флотскихъ.					
				Адмираловъ.	Штабъ-офицер.	Оберъ-офицер.	Гардемаринъ и юнкеровъ.	Унтеръ-офицер.	Рядовыхъ.
		Начальникъ отряда,	*контръ-адм. Нордманъ.*						
37	1859	Корабль «Гангудъ».	К. 1 ранга Дюгамель	—	1	14	15	62	660
38	—	Фрег.: «Генер.-Адмиралъ».	Фл.-ад. к. 1 ранга Шестаковъ.	—	2	13	8	45	641
39	—	— «Свѣтлана».	К.-л. Пузино	—	1	15	11	33	402
40	—	— «Илья Муромецъ».	К.-л. Стааль 2	1	2	12	10	27	387
41	—	Пароходо-фрег. «Олафъ».	К. 1 ранга Веймарнъ	—	1	9	2	25	259
42	—	Корветы: «Волъ».	К. 2 ранга Чихачевъ	—	1	6	—	10	119
43	—	— «Посадникъ».	Фл.-ад. к.-л. Бирилевъ	—	1	6	2	13	129
44	—	Клипера: «Наѣздникъ».	К.-л. Селивановъ.	—	1	5	1	6	69
45	—	— «Разбойникъ»	К.-л Ратьковъ.	—	1	5	3	5	79
46	1860	Фрег.: «Генер.-Адмиралъ».	Фл.-ад. к. 1 ранга Шестаковъ.	—	2	17	19	56	663
47	—	— «Громобой».	К. 1 ранга Панафидинъ . . .	—	2	11	6	34	484
48	—	— «Олегъ».	К.-л. Андреевъ	—	2	13	22	43	538
49	—	Корветъ «Калевала».	К.-л. Давыдовъ	—	1	6	6	15	132
50	—	Клипера: «Абрекъ».	К.-л. Пилкинъ	—	1	6	5	11	90
51	—	— «Гайдамакъ».	К.-л. Пещуровъ	—	1	5	4	11	121
52	—	Лодка «Моржъ».	К. 2 ранга Кроунъ.	—	1	2	2	3	44
53	1861	Фрег. «Ослябя»	К. 2 ранга Назимовъ	—	2	8	10	38	339
54	—	Корветы: «Новикъ»	К.-л. Скрыплевъ	—	1	6	6	5	124
55	—	— «Богатырь»	К.-л. Чебышевъ	—	1	9	11	11	214
56	—	— «Рында».	К.-л. Сфурса-Жиркевичъ . . .	—	1	6	5	2	133

Корпуса морской артилле. рiи.		Корпуса флотск. штурма-новъ.		Инже неръ-ме-ханик.		Ластов., рабоч. и портов. экипажей.		Нестроевыхъ.		Вольно-наемныхъ.		Машинистовъ.	Кочегаровъ.	Арсенальныхъ ротъ.	Лицъ не принадлежащихъ Морскому вѣдомству.	Священнослужителей.	ИТОГО.
Офицеровъ.	Кондукторовъ.	Офицеровъ.	Кондукторовъ.	Офицеровъ.	Кондукторовъ.	Офицеровъ.	Нижнихъ чи-новъ.	Офицеровъ.	Нижнихъ чи-новъ.	Механиковъ.	Машинистовъ.						
2	6	3	6	3	2	2	3	1	—	1	—	—	—	—	—	1	782
2	6	3	—	3	3	6	12	—	—	—	—	—	—	—	—	1	745
1	3	2	3	2	4	1	13	—	—	1	—	—	—	—	—	1	492
1	4	3	3	2	3	1	11	3	17	2	2	2	22	—	—	1	516
1	2	2	—	2	2	3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	309
—	2	2	—	1	3	—	6	—	18	1	—	—	—	—	—	—	169
—		2	—	1	—	—	7	—	—	1	2	4	—	—	2	—	172
—	1	1	—	—	1	—	6	—	—	—	2	1	12	—	—	—	106
—	1	1	—	—	—	—	4	—	—	—	2	—	—	—	—	—	101
1	6	2	—	3	5	1	12	1	—	—	—	1	40	—	—	1	830
1	5	3	2	2	3	2	8	—	1	1	2	—	—	—	—	1	568
1	5	3	—	3	3	1	11	2	2	1	4	2	35	—	—	1	692
1	3	2	1	2	1	—	3	1	—	—	2	8	12	—	—	1	197
—	2	1	1	1	—	—	4	1	—	—	1	2	22	—	—	—	148
—	2	1	—	1	2	—	4	1	—	—	—	—	—	—	—	1	154
—	—	—	—	—	1	—	—	—	16	—	1	—	—	—	—	—	70
1	—	3	2	2	2	—	7	3	11	1	2	2	31	—	—	1	485
—	2	1	2	1	1	—	5	1	8	—	—	—	—	—	—	—	163
—	3	2	2	2	2	1	—	1	14	—	2	1	29	—	—	1	306
—	4	1	2	2	2	—	2	1	4	—	1	—	22	—	—	—	168

№№ Судовъ.	Годъ отправленія въ заграничное плаваніе.	НАЗВАНІЕ СУДОВЪ.	КОМАНДИРЫ.	Флотскихъ.					
				Адмираловъ.	Штабъ-офицер.	Оберъ-офицер.	Гардемаринъ и юнкеровъ.	Унтеръ-офицер	Рядовыхъ.
57	1862	Фрег. «Дмитрій Донской».	К.-л. Беклешовъ	—	2	8	65	25	535
58	—	Клиперъ «Алмазъ».	К.-л. Зеленый	—	—	—	—	—	—
59	—	Клиперъ «Жемчугъ».	К.-л. Шварцъ	—	—	—	—	—	—
60	—	Шкуна «Салахинъ».	К.-л. Корниловъ	—	1	3	3	2	27
61	—	Транспортъ «Гиляк».	К.-л. Энквистъ	—	1	2	5	5	35
		Начальникъ отряда,	*контръ-адмиралъ Лесовскій.*						
62	1863	Фрег.: «Алекс. Невскій».	К. 1 ранга Ѳедоровскій . . .	—	4	11	16	48	639
63	—	— «Пересвѣтъ».	К.-л. Копытовъ	—	1	10	16	44	496
64	—	Корветы: «Варягъ».	К.-л. Лундъ	—	2	8	11	23	286
65	—	— «Витязь».	К.-л. Кремеръ	—	1	8	8	23	294
66	—	Клиперъ «Алмазъ»,	К.-л. Зеленый	—	1	5	4	14	149
67	—	Фрег.: «Олегъ».	К. 2 ранга Андреевъ	—	1	10	14	38	649
68	1864	— «Дмитрій Донской».	К. 1 ранга баронъ Майдель . .	—	3	10	56	43	509
69	—	Корветъ «Витязь».	К. 1 ранга Кремеръ	—	2	7	7	32	291
70	—	Транс. «Гиляк».	К.-л. Энквистъ	—	1	6	3	7	53
71	1865	Фрег.:«Дмитрій Донской».	К. 1 ранга баронъ Майдель . .	—	3	12	57	32	497
72	—	— «Персвѣтъ«.	К.-л. Копытовъ	—	2	11	11	47	540
73	—	Корветъ «Асколь».	К. л. Полозовъ	—	1	9	1	18	293
74	—	Клиперъ «Изумрудъ».	К.-л. Брылкинъ	—	1	6	5	2	130
75	—	Шкуна «Алеутъ».	Лейтенантъ Рогуля	—	—	4	1	8	30
76	—	Лодка «Соболь».	К.-л. Пилкинъ	—	1	5	2	9	75

Корпуса морской артилле-рии.		Корпуса флотск. штурма-новъ.		Инже-неръ-ме-ханиковъ.		Ластов., рабоч. и портов. экипажей.		Нестрое-вых.		Вольно-наем-ных.		Машинистовъ.	Кочегаровъ.	Арсенальныхъ ротъ.	Лицъ не принадлежащихъ къ Морскому вѣдомству.	Священнослужителей.	ИТОГО.
Офицеровъ.	Кондукторовъ.	Офицеровъ.	Кондукторовъ.	Офицеровъ.	Кондукторовъ.	Офицеровъ.	Нижнихъ чи-новъ.	Офицеровъ.	Нижнихъ чи-новъ	Механиковъ.	Машинистовъ.						
1	4	3	60	2	—	—	7	2	17	—	—	1	—	—	—	1	733
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	1	3	1	1	—	—	—	—	—	42
—	—	1	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	7	—	57
1	2	2	—	2	3	—	—	—	—	1	—	1	1	—	—	1	732
2	3	1	—	3	2	1	—	—	—	—	—	1	—	—	—	1	581
1	1	1	1	2	1	—	—	—	—	2	—	—	—	—	—	1	348
1	1	2	—	2	3	—	—	1	—	—	2	—	—	—	—	1	347
—	2	1	1	1	3	—	—	1	2	—	—	—	—	—	—	—	184
1	4	3	1	1	3	1	1	—	—	—	—	—	—	—	—	1	728
2	4	5	40	2	2	—	—	—	—	2	—	—	—	—	—	1	679
1	2	2	2	2	3	—	—	1	—	2	—	—	—	—	1		356
—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	3	—	74
2	4	5	39	3	8	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	1	674
2	5	3	2	3	6	1	—	—	1	—	—	—	—	—	—	1	635
1	:	2	1	4	4	—	—	1	—	1	—	1	—	—	—	1	340
—	2	1	2	3	2	—	—	1	40	1	—	—	—	—	—	—	196
1	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	45
—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	94

Гос. [illegible] Б-ка
ФСР
№
193 г.

№№ судовъ.	Годъ отправленія въ заграничное плаваніе.	НАЗВАНІЕ СУДОВЪ.	КОМАНДИРЫ.	Флотскихъ.					
				Адмираловъ.	Штабъ-офицер.	Оберъ-офицер.	Гардемаринъ и юнкеровъ.	Унтеръ-офицер.	Рядовыхъ.
77	1866	Фрег.: «Свѣтлана».	К.-л. Дрешеръ	—	2	13	42	42	434
78	—	— «Генер.-Адмиралъ»	К. 1 ранга Бутаковъ	—	2	13	4	59	662
79	—	— «Ослябя».	К. 2 ранга Кремеръ	1	2	10	6	48	443
80	—	Корветы: «Гридень».	К.-л. Конаржевскій	—	1	6	5	12	156
81	—	— «Витязь».	К. 2 ранга Зеленый.	—	2	14	2	23	288
82	—	Клиперъ «Всадникъ»	К.-л. Михайловъ	—	1	6	4	11	136
83	—	Лодка «Горностай».	Лейт. графъ Литке	—	—	5	1	8	70
84	1867	Фрег.: «Алек. Невскій».	К. 2 ранга Кремеръ	—	2	11	6	49	635
85	—	— «Дмитрій Донской».	К.-л. Дрешеръ	—	1	15	33	47	493
86	—	Корветъ «Витязь»	К. 2 ранга Зеленый	—	1	8	7	25	297
87	1868	Фрег. «Дмитрій Донской».	К.-л. Дрешеръ	—	2	10	55	43	504
88	—	Корветъ «Аскольдъ».	К.-л. Казнаковъ	—	1	8	7	14	282
89	—	Клиперъ «Всадникъ».	К.-л. Михайловъ.	—	1	6	4	19	136

Корпуса морской артиллерии.		Корпуса флотск. штурманов.		Инженеръ-механик.		Ластов., робоч. и портов. экипажей.		Нестроевыхъ.		Вольнонаемныхъ.		Машинистовъ.	Кочегаровъ.	Арсенальныхъ ротъ.	Лицъ не принадлежащихъ Морскому вѣдомству.	Священнослужителей.	ИТОГО.
Офицеровъ.	Кондукторовъ.	Офицеровъ.	Кондукторовъ.	Офицеровъ.	Кондукторовъ.	Офицеровъ.	Нижнихъ чиновъ.	Офицеровъ.	Нижнихъ чиновъ.	Механиковъ.	Машинистовъ.						
2	1	3	49	3	14	—	—	1	—	—	—	—	—	—	1	1	608
1	6	3	2	3	8	—	—	2	1	—	—	5	51	—	2	1	825
1	5	3	6	3	3	—	—	6	—	—	—	—	—	—	4	1	542
—	2	2	1	2	2	—	—	1	—	—	—	—	—	—	1	1	192
—	—	—	6	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	1	337
—	—	1	2	2	2	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	166
—	1	—	1	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	87
—	6	3	—	3	7	—	—	2	—	—	—	—	—	—	—	—	724
2	5	3	60	3	6	—	—	2	—	—	—	—	—	—	—	1	671
1	2	2	3	3	4	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	1	355
2	5	3	5	3	7	1	—	4	—	—	—	—	—	—	—	1	646
1	2	2	1	3	5	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	1	328
1	—	1	4	1	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	1	175

ОПЕЧАТКИ ВЪ I ТОМѢ.

стран.	стран.		
21	3 и 4 св.	Піо-Ивинто.	Піо-Квинто.
103	7 сн.	Логонъ.	Магонъ.
136	16 св.	L'oce'an.	L'océan.
311	6 сн.	1861.	1862.
314	10 св.	отравилась.	отправился.
327	3 —	Kypong.	Nipong.
338	6 —	широтѣ.	широты.
351	3 —	Cantadria.	Cantabria.
354	20 —	Маниллы.	Мадеры.
478	1 сн.	8 апрѣля.	8 октября.
543	16 —	86.	80.
700	1 —	1 марта.	1 мая.